

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2021/@@@, houdende vaststelling van regels voor het
verstrekken van specifieke uitkeringen ten behoeve van lokale en regionale MIRT-
projecten en MIRT-projectpakketten (Regeling specifieke uitkeringen lokale en
regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet, artikel 4, eerste
en tweede lid, juncto 3, eerste lid, onderdelen a en f, en artikel 5, onderdelen a
tot en met f en h, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

infrastructuur: onroerende zaken ten behoeve van verkeer of vervoer van
personen of goederen met daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de
verkeersveiligheid, verkeersmanagement en bescherming van het milieu;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;

ontvanger: gemeente, die niet is gelegen in het gebied van de Vervoerregio
Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie, de Vervoerregio
Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

planuitwerkingsfase: fase volgend op de verkenningsfase, waarin het
voorkeursalternatief voor een project of projectpakket wordt uitgewerkt;

project: ondeelbaar geheel van werkzaamheden ten behoeve van de aanleg of
verbetering van infrastructuur, tot de uitvoering waarvan in beginsel alleen als
geheel besloten kan worden en waarbij afzonderlijke uitvoering en
ingebruikneming na voltooiing van een onderdeel niet zonder aanzienlijke
meerkosten mogelijk is;

projectpakket: verkeerskundig samenhangende combinatie van ten minste twee
projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel als bedoeld in
artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, die alle nodig zijn
om de bereikbaarheid van een gebied op doelmatige wijze te verbeteren;

realisatiefase: fase volgend op de planuitwerkingsfase, waarin het project of
projectpakket wordt uitgevoerd;

specifieke uitkering: specifieke uitkering als bedoeld in artikel 2;

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Standardsystematiek voor Kostenramingen 2018: ramingssystematiek die is vastgelegd in CROW-publicatie nr. D3049;

verkenningfase: fase volgend op het opnemen van een project of projectpakket in het MIRT, waarin mogelijke ontwerpen van het project of projectpakket worden afgewogen om te komen tot een voorkeursalternatief.

Artikel 2 Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt

De minister kan op aanvraag een specifieke uitkering verstrekken voor de overeenkomstig artikel 7 geraamde, op grond van artikel 6 voor een specifieke uitkering in aanmerking komende kosten van een project of projectpakket dat zich bevindt in de verkenningfase, de planuitwerkingsfase of de realisatiefase, indien:

- a. een project waarvoor een aanvraag wordt ingediend, uitsluitend betrekking heeft op lokale of regionale infrastructuur;
- b. met het project of projectpakket een nationaal belang wordt gediend;
- c. de overeenkomstig artikel 7, derde lid, geraamde, op grond van artikel 6, derde en vierde lid, voor een specifieke uitkering in aanmerking komende kosten van de realisatiefase van het project of projectpakket het in artikel 8, vierde lid, bedoelde drempelbedrag overschrijden; en
- d. het project of projectpakket is opgenomen in het MIRT als zich bevindend in de verkenningfase, de planuitwerkingsfase of de realisatiefase.

Artikel 3 Aanvrager

Een specifieke uitkering kan worden aangevraagd door een gemeente, die niet is gelegen in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Artikel 4 Uitkeringsplafond en wijze van verdeling

1. Het uitkeringsplafond voor specifieke uitkeringen in een begrotingsjaar wordt vastgesteld door middel van de wet tot vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds van dat begrotingsjaar.
2. De verdeling van de beschikbare middelen in een begrotingsjaar vindt plaats overeenkomstig de wet, bedoeld in het eerste lid, en het daarbij behorende MIRT-overzicht.
3. Indien de verlening van een specifieke uitkering is geweigerd op grond van artikel 4:25, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wordt in het eerstvolgende begrotingsjaar zonder hernieuwde indiening van de aanvraag opnieuw een besluit over de aanvraag genomen.

Artikel 5 Begrotingsvoorbehoud

Specifieke uitkeringen die worden verleend ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 6 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

1. In de verkenningsfase van een project of projectpakket komen in aanmerking voor een specifieke uitkering de rechtstreeks aan deze fase toe te rekenen kosten van:

- a. het verrichten van onderzoek; en
- b. het opstellen van een mogelijk ontwerp van een project of projectpakket.

2. In de planuitwerkingsfase van een project of projectpakket komen in aanmerking voor een specifieke uitkering de in deze fase rechtstreeks aan het project of projectpakket toe te rekenen kosten van:

- a. het verrichten van onderzoek;
- b. het opstellen van een mogelijk ontwerp van het project of projectpakket; en
- c. een reservering voor voorziene risico's en een reservering voor onvoorziene risico's.

3. In de realisatiefase van een project of projectpakket komen in aanmerking voor een specifieke uitkering de in deze fase rechtstreeks aan het project of projectpakket toe te rekenen kosten:

- a. van verwerving van een onroerende zaak of een beperkt recht op een onroerende zaak of het sluiten van een overeenkomst ter zake van het gebruik van een onroerende zaak;
- b. van het verkrijgen van de voor deze fase benodigde vergunningen;
- c. voortvloeiend uit een voor de realisatie van het project of projectpakket gesloten overeenkomst van aanneming van werk;
- d. voortvloeiend uit een overeenkomst ten behoeve van de realisatie van het project of projectpakket, anders dan bedoeld in onderdeel a of c;
- e. van engineering en realisatiewerkzaamheden, voor zover deze geen deel uitmaken van een overeenkomst als bedoeld in onderdeel c of d;
- f. van een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, als onderdeel van een projectpakket;
- g. van nadeelcompensatie in verband met het verleggen van kabels of leidingen;
- h. van nadeelcompensatie, anders dan uit hoofde van het bepaalde in onderdeel g, voor zover de ontvanger hiertoe rechtens gehouden is;
- i. van een reservering voor voorziene risico's en een reservering voor onvoorziene risico's;
- j. van 6 procent van de kostenposten, bedoeld in de onderdelen c, d, e, f en i; en
- k. van andere kostenposten dan die, bedoeld in de onderdelen a tot en met j, indien de kosten in redelijkheid zijn aan te merken als realisatiekosten.

4. Geen specifieke uitkering wordt verstrekt voor:

- a. kosten van een aanvraag van een specifieke uitkering;
- b. kosten die voortkomen uit achterstallig onderhoud en kosten van vervangende voorzieningen die de vervangingswaarde van de bestaande voorzieningen te boven gaan;

- c. omzetbelasting die op basis van artikel 15 van de Wet op de omzetbelasting 1968 in aftrek kan worden gebracht of recht geeft op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds;
- d. kosten als bedoeld in het tweede lid, waarvoor reeds een specifieke uitkering is verstrekt op basis van het eerste lid en kosten als bedoeld in het derde lid, waarvoor reeds een specifieke uitkering is verstrekt op basis van het eerste of tweede lid;
- e. kosten waarvoor een andere specifieke uitkering of een subsidie is of wordt verstrekt; en
- f. kosten die de ontvanger op andere wijze vergoed kan krijgen.

Numer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 7 Kostenraming

1. De raming van de kosten, bedoeld in de artikel 6, eerste lid, vindt plaats conform de Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018, op basis van de meest waarschijnlijke waarde van een deterministische of de gemiddelde waarde van een probabilistische raming.
2. De raming van de kosten, bedoeld in artikel 6, tweede lid, vindt plaats conform de Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018 op basis van de meest waarschijnlijke waarde van een deterministische of de gemiddelde waarde van een probabilistische raming, indien het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd niet meer dan 25 miljoen euro bedraagt en op basis van de gemiddelde waarde van een probabilistische raming, indien het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd meer dan 25 miljoen euro bedraagt.
3. De raming van de kosten, bedoeld in artikel 6, derde lid, vindt plaats conform de Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018 op basis van de gemiddelde waarde van een probabilistische raming.

Artikel 8 Hoogte specifieke uitkering

1. Een specifieke uitkering voor de verkenningsfase van een project of projectpakket bedraagt vijftig procent van de overeenkomstig artikel 7, eerste lid, geraamde, op grond van artikel 6, eerste en vierde lid, in aanmerking komende kosten.
2. Een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase of de realisatiefase van een project of projectpakket is gebaseerd op de meest doelmatige variant van het project of projectpakket en bedraagt:
 - a. voor de planuitwerkingsfase van een project of projectpakket vijftig procent van de overeenkomstig artikel 7, tweede lid, geraamde, op grond van artikel 6, tweede en vierde lid, in aanmerking komende kosten;
 - b. voor de realisatiefase van een project honderd procent van de overeenkomstig artikel 7, derde lid, geraamde, op grond van artikel 6, derde en vierde lid, in aanmerking komende kosten die het drempelbedrag, bedoeld in het vierde lid, te boven gaan; en
 - c. voor de realisatiefase van een projectpakket vijfenzeventig procent van de overeenkomstig artikel 7, derde lid, geraamde, op grond van artikel 6, derde en

vierde lid, in aanmerking komende kosten die het drempelbedrag, bedoeld in het vierde lid, te boven gaan.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

3. De kosten van maatregelen als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds komen gedurende maximaal vijf jaren in aanmerking voor een specifieke uitkering.

4. Het drempelbedrag voor de overeenkomstig artikel 7 geraamde en op grond van artikel 6 in aanmerking komende kosten van de realisatiefase is 225 miljoen euro, indien het project of projectpakket geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro, indien het project of projectpakket geheel wordt gerealiseerd buiten het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

5. In afwijking van het tweede lid, onderdelen b of c, kan de minister voor het bepalen van de hoogte van de uitkering, bedoeld in die onderdelen besluiten een lager drempelbedrag te hanteren indien de aanvrager aantoont dat er sprake is van uitzonderlijke omstandigheden die een onredelijke situatie voor hem tot gevolg hebben.

Artikel 9 Aanvraag verlening specifieke uitkering

1. Een aanvraag van een specifieke uitkering heeft betrekking op een van de fasen van een project of projectpakket, genoemd in het tweede tot en met vierde lid.

2. De aanvraag van een specifieke uitkering voor de verkenningsfase van een project of projectpakket gaat vergezeld van:

a. een plan van aanpak, waarin ten minste is opgenomen:

1° een omschrijving van de aard, omvang en urgentie van de opgave en een onderbouwing van het nationale belang van het project of projectpakket;

2° een beschrijving op hoofdlijnen van de aanpak van de verkenning, waaronder de afweging van mogelijke oplossingen en het besluitvormingsproces;

3° een omschrijving van de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd;

4° een tijdschema van de verkenning;

5° een omschrijving van de belanghebbende partijen en hun betrokkenheid en een opgave van de door de betrokken medeoverheden gereserveerde budgetten voor de realisatie;

b. een raming van de kosten die in de verkenningsfase in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, overeenkomstig artikel 7, eerste lid;

c. een raming van de kosten van het meest waarschijnlijke ontwerp van het project of projectpakket die in de planuitwerkingsfase of de realisatiefase in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, overeenkomstig artikel 7, tweede lid, onderscheidenlijk artikel 7, derde lid; en

d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd.

3. De aanvraag van een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase van een project of projectpakket gaat vergezeld van:

a. een eindverantwoording over de in de verkenningsfase behaalde resultaten en het voorkeursalternatief, waarin ten minste is opgenomen:

- 1° een beschrijving van de in kaart gebrachte en afgewogen oplossingsrichtingen;
 - 2° een beschrijving van het besluitvormingsproces en de betrokkenheid van belanghebbende partijen bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief;
 - 3° een ontwerp van het voorkeursalternatief;
 - 4° een raming van de kosten van het voorkeursalternatief;
 - 5° een beschrijving van de verkeers- en vervoerseffecten;
 - 6° het milieueffectrapport, indien in de verkenningsfase een milieueffectrapportage heeft plaatsgevonden;
 - 7° een maatschappelijke kosten-batenanalyse conform de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen;
- b. een plan van aanpak, waarin ten minste is opgenomen:
- 1° een beschrijving van de wijze waarop het voorkeursalternatief nader wordt uitgewerkt;
 - 2° een omschrijving van de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd;
 - 3° een planning van de nadere uitwerking en realisatie van het voorkeursalternatief;
 - 4° een raming van de kosten van de meest doelmatige variant van het project of projectpakket, indien het voorkeursalternatief hiervan afwijkt;
 - 5° een overzicht van de beschikbare budgetten voor de bekostiging van het voorkeursalternatief en een omschrijving van de exploitatiegevolgen, indien het een project of projectpakket betreft ten behoeve van openbaar vervoer;
- c. een raming van de kosten die in de planuitwerkingsfase onderscheidenlijk de realisatiefase in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, overeenkomstig artikel 7, tweede lid, onderscheidenlijk artikel 7, derde lid; en
- d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd.

4. De aanvraag van een specifieke uitkering voor de realisatiefase van een project of projectpakket gaat vergezeld van:
- a. een eindverantwoording over de in de planuitwerkingsfase behaalde resultaten, waarin ten minste is opgenomen:
- 1° een beschrijving van het besluitvormingsproces en de betrokkenheid van belanghebbende partijen bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief;
 - 2° een nadere uitwerking van het ontwerp van het voorkeursalternatief;
 - 3° een nadere uitwerking van de kostenraming van het voorkeursalternatief, inclusief een reservering voor voorziene risico's en een reservering voor onvoorziene risico's;
 - 4° een risicoanalyse inclusief een beschrijving van de beheersmaatregelen voor de belangrijkste risico's;
 - 5° het milieueffectrapport, indien in de planuitwerkingsfase een milieueffectrapportage heeft plaatsgevonden;
 - 6° de planning van de realisatie van het voorkeursalternatief;
 - 7° het besluit van het bevoegde bestuursorgaan van de aanvrager tot de realisatie van het project, waaruit blijkt dat de kosten voor realisatie alsmede de kosten voor het beheer en onderhoud zijn gereserveerd in zijn meerjarige begroting;
 - 8° de berekeningen van de exploitatiegevolgen, indien het een project of projectpakket betreft ten behoeve van openbaar vervoer;
- b. een beschrijving van de te behalen mijlpalen in de realisatiefase en een raming van de voor elke mijlpaal te maken kosten;
- c. een raming van de kosten die in de realisatiefase in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, overeenkomstig artikel 7, derde lid; en

d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd en een voorstel voor het kasritme op basis van de beschreven mijlpalen.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 10 Verlening specifieke uitkering

1. De minister beslist binnen zes maanden na ontvangst over de aanvraag van een specifieke uitkering.
2. Indien een beschikking niet binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met eenzelfde termijn worden verlengd. De minister doet hiervan terstond mededeling aan de aanvrager.
3. Een besluit tot verlening bevat in ieder geval:
 - a. een beschrijving van activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verstrekt;
 - b. een vermelding van het bedrag van de specifieke uitkering en de fase van het project of projectpakket waarop de uitkering betrekking heeft;
 - c. een beschrijving van de te bereiken mijlpalen en het bedrag dat na het bereiken van een mijlpaal als voorschot zal worden verleend, indien de aanvraag betrekking heeft op de realisatiefase van een project of projectpakket; en
 - d. een beschrijving van de variant van het project of projectpakket die als meest doelmatig wordt aangemerkt, indien de aanvraag betrekking heeft op de planuitwerkingsfase of de realisatiefase van het project of projectpakket.
4. De minister kan in het besluit tot verlening bepalen dat het bedrag van de specifieke uitkering bij de vaststelling of tussentijds wordt geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals geraamd in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.

Artikel 11 Voorschotverlening

1. De minister verleent op aanvraag van de ontvanger een voorschot, indien een mijlpaal in de voortgang van een project of projectpakket is bereikt en het besluit tot verlening, bedoeld in artikel 10, derde lid, in voorschotverlening na het bereiken van een mijlpaal voorziet.
2. Een voorschot kan maximaal tweemaal per kalenderjaar worden aangevraagd. De indiening van de aanvraag vindt plaats vóór 1 juli of vóór 1 januari.
3. Een aanvraag van een voorschot vermeldt het gevraagde bedrag en gaat vergezeld van een voortgangsrapportage, waaruit blijkt dat de mijlpaal is bereikt.

Artikel 12 Verplichtingen van de ontvanger

1. De minister kan bij het besluit tot verlening, bedoeld in artikel 10, derde lid, de verplichting opleggen om binnen twaalf maanden na de dagtekening van het besluit te beginnen met de uitvoering van de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering is verleend.
2. De ontvanger legt een wijziging ten opzichte van de gegevens en bescheiden bedoeld in artikel 9, tweede, derde of vierde lid, tijdig voor instemming voor aan

de minister, voor zover die wijziging van invloed is op de reikwijdte, effectiviteit, kosten, kwaliteit of voortgang van het project of projectpakket.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

3. De ontvanger van een specifieke uitkering voor de verkenningsfase of de planuitwerkingsfase maakt binnen zes maanden na voltooiing van de fase hiervan melding aan de minister.

4. De ontvanger van een specifieke uitkering voor de realisatiefase maakt binnen een jaar nadat de infrastructuur in gebruik is genomen hiervan melding aan de minister. Indien de specifieke uitkering betrekking heeft op een projectpakket waarvan een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds deel uitmaakt, kan deze termijn op verzoek van de ontvanger worden verlengd tot zes maanden na de voltooiing van de maatregel.

5. Bij een melding als bedoeld in het derde of vierde lid, verstrekt de ontvanger een eindverantwoording over de in de fase behaalde resultaten.

6. Op verzoek van de ontvanger kan de minister de termijnen, bedoeld in het derde en vierde lid, met ten hoogste zes maanden verlengen.

7. Een ontvanger van een specifieke uitkering of een decentrale overheid die middelen ontvangt die afkomstig zijn uit een specifieke uitkering, werkt mee aan een door de minister ingesteld evaluatieonderzoek ten behoeve van een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk als bedoeld in artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht.

8. De minister kan bij het besluit tot verlening, bedoeld in artikel 10, derde lid, ook andere verplichtingen opleggen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de specifieke uitkering.

Artikel 13 Verantwoording

Op de verantwoording over de besteding van een specifieke uitkering:

- a. zijn de artikelen 17a en 17b van de Financiële-verhoudingswet van toepassing, indien een gemeente of een provincie de specifieke uitkering of middelen afkomstig uit de specifieke uitkering ontvangt;
- b. is artikel 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen van toepassing, indien de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de specifieke uitkering of middelen afkomstig uit de specifieke uitkering ontvangt; en
- c. zijn de artikelen 17a en 17b van de Financiële-verhoudingswet van overeenkomstige toepassing, indien een waterschap middelen ontvangt die afkomstig zijn uit de specifieke uitkering.

Artikel 14 Vaststelling specifieke uitkering

1. De minister stelt een specifieke uitkering vast binnen zes maanden nadat de melding, bedoeld in artikel 12, derde of vierde lid, en de eindverantwoording overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet hebben plaatsgevonden.

2. Een besluit tot vaststelling vermeldt in ieder geval:

- a. het bedrag van de vastgestelde specifieke uitkering en de fase waarop de uitkering betrekking heeft;
- b. de betaalde voorschotten;
- c. het te betalen of terug te vorderen bedrag; en
- d. wanneer de betaling uiterlijk plaatsvindt.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 15 Hardheidsclausule

De minister kan bij het vaststellen van de uitkering afwijken van artikel 8, eerste lid, of tweede lid, onderdeel a, b of c, voor zover toepassing gelet op doel of strekking van de bepaling, voor de ontvanger van de uitkering zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 16 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2022.

Artikel 17 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

TOELICHTING

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling bevat bepalingen inzake de verstrekking van specifieke uitkeringen door het Rijk aan medeoverheden voor lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten. Dit zijn projecten en projectpakketten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen, onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de hoogte van de uitkering wordt vastgesteld. Daarnaast bevat de regeling een aantal procedurele bepalingen.

De onderhavige specifieke uitkering vervangt het Besluit Infrastructuurfonds, dat de basis vormde voor het verstrekken van bijdragen aan medeoverheden voor lokale en regionale infrastructuurprojecten vanuit het Infrastructuurfonds. De Wet Mobiliteitsfonds, die het Infrastructuurfonds heeft omgevormd tot Mobiliteitsfonds, maakt het noodzakelijk in een nieuwe regeling te voorzien.¹

2. Achtergrond

2.1 Taakverdeling Rijk en medeoverheden

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en de spoorwegen. Medeoverheden zijn verantwoordelijk voor lokale en regionale infrastructuur. Op deze wijze vinden beslissingen over infrastructurele maatregelen plaats op het bestuursniveau dat correspondeert met het bereik van de investering. Dit wordt ook wel het subsidiariteitsbeginsel genoemd.

2.2 Bekostiging regionale infrastructuurprojecten Infrastructuurfonds

In het verleden droeg het Rijk op grote schaal bij aan lokale en regionale infrastructuurprojecten die in beginsel onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de medeoverheden vallen. Dit leidde tot complexe besluitvormingsprocedures en een omvangrijke administratieve last bij zowel het Rijk als bij medeoverheden en kwam niet overeen met het subsidiariteitsbeginsel. Een decentralisatie van de bekostiging van lokale en regionale infrastructuurprojecten lag daarom voor de hand. Deze vond in een aantal stappen plaats en is in 2004 afgerond.² Bij deze decentralisatie is structureel budget overgeheveld naar medeoverheden voor bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten. Met de decentralisatie werden medeoverheden financieel onafhankelijker van het Rijk en nam het interbestuurlijke verkeer tussen Rijk en medeoverheden af. Ook nam de bemoeienis van het Rijk met lokale en regionale infrastructuurprojecten af.

¹ Zie Stb. 2021, 96 en 97, en onderdeel 3.1 van deze toelichting.

² Zie hiervoor de wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds van 6 december 2002, Stb. 620, en het Wijzigingsbesluit Gebundelde doeluitkering, Stb. 2004, 1.

Het Besluit Infrastructuurfonds maakte daarna in specifieke gevallen een rijksbijdrage aan lokale en regionale infrastructurele projecten nog steeds mogelijk. Op basis van dat besluit zijn ten laste van het Infrastructuurfonds gedurende een groot aantal jaren bijdragen verstrekt aan medeoverheden voor lokale en regionale infrastructurele projecten die een nationaal belang dienden en de financiële slagkracht van de medeoverheid te boven gingen. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn de Noord/Zuidlijn en de Rotterdamsebaan.³ Het ging hierbij om infrastructurele projecten met een minimale omvang van 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en van 112,5 miljoen euro buiten deze regio's. Deze drempelbedragen waren gebaseerd op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de eerder genoemde decentralisatie van infrastructuurbudgetten die in 2004 plaatsvond. Besluitvorming over de opname van een lokaal of regionaal infrastructureel project in MIRT liep, evenals nu, via de bestuurlijke overleggen MIRT.

2.3 Omvorming Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds

De Wet Mobiliteitsfonds heeft het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. De reikwijdte is ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. In de begroting van het Mobiliteitsfonds zullen budgetten niet langer op voorhand volgens de huidige vaste verdeelsleutel over de modaliteiten worden verdeeld. Hiermee wordt een meer integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en bereikbaarheidsoplossingen gefaciliteerd. De taakverdeling tussen het Rijk en medeoverheden blijft met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds ongewijzigd.

3. Hoofdpijnen van de regeling

3.1 Doel van de regeling

De regeling is bedoeld om in specifieke gevallen vanuit het Rijk bij te dragen aan lokale en regionale projecten en projectpakketten. Het hoofddoel daarbij is het verbeteren van de bereikbaarheid. Met het verbeteren van de bereikbaarheid wordt bedoeld het verminderen van de inzet die moet worden gepleegd om relevante bestemmingen te bereiken, zoals arbeidsplaatsen en maatschappelijke voorzieningen.

Projecten en projectpakketten zijn in belangrijke mate gericht op aanleg of verbetering van infrastructuur. Tot infrastructuur worden mede gerekend de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid, verkeersmanagement en bescherming van het milieu.⁴ Daarnaast kunnen projectpakketten ook niet-infrastructurele maatregelen bevatten waarmee beoogd wordt de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten.⁵ Hiermee correspondeert de reikwijdte van de regeling met de maatregelen die uit het Mobiliteitsfonds kunnen worden bekostigd. De effecten van projecten en maatregelen op de verkeersveiligheid en leefomgeving worden meegewogen in de

³ Zie het jaarlijkse MIRT-overzicht voor een toelichting op individuele infrastructurele investeringen.

⁴ Zie de begripsomschrijving van infrastructuur in artikel 1 en de toelichting op dit artikel.

⁵ Dit wordt nader toegelicht in onderdeel 3.4.

keuze voor een project of projectpakket. De effecten van infrastructuur op de leefomgeving kunnen bijvoorbeeld aanleiding zijn om te kiezen voor een ander projectalternatief. Financiële bijdragen voor projecten en maatregelen die primair zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, vallen niet onder de reikwijdte van deze regeling.⁶ Omdat investeringen in infrastructuur doorgaans langlopend en omvangrijk en vaak onomkeerbaar zijn, is verstrekking van specifieke uitkeringen voor deze investeringen aan diverse voorwaarden gebonden. Bij maatregelen die gericht zijn op beleidsdoelen als verkeersveiligheid, spelen deze factoren een minder grote rol. Om die reden kan daarop een lichtere procedure worden toegepast. Daarom zijn bijdragen voor dergelijke maatregelen buiten deze regeling gehouden.

De regeling vervangt het Besluit Infrastructuurfonds⁷ voor wat betreft lokale en regionale infrastructurele projecten en bouwt er tevens op voort. Daarbij heeft op een aantal inhoudelijke en procedurele punten een modernisering plaatsgevonden. Dit was nodig omdat dit besluit meer dan een kwart eeuw oud was, een aantal bepalingen niet meer werd gebruikt en op uitkeringen ten laste van het Mobiliteitsfonds een ander juridisch regime van toepassing is dan op de uitkeringen die plaatsvonden ten laste van het Infrastructuurfonds.⁸ De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds worden hierna besproken. Het gaat om het instrument specifieke uitkering, de belangrijkste voorwaarden om daarvoor in aanmerking te komen, uitbreiding van de toepassing van de zogenoemde drempelbedragen tot projectpakketten, het toepassen van de MIRT-systematiek bij de toekenning van de uitkeringen, de financiële verantwoording over de besteding van de verkregen middelen via de SiSa-systematiek en de juridische grondslagen van de regeling.

3.2 Specifieke uitkering

De onderhavige regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken voor lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten. Een specifieke uitkering is een bijdrage van het Rijk ter bestrijding van de kosten van het behartigen van een bepaald openbaar belang.⁹ Op grond van de Financiële-verhoudingswet kan een specifieke uitkering worden verstrekt aan een gemeente of een provincie. Artikel 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen maakt toekenning mogelijk aan een openbaar lichaam dat is ingesteld bij een gemeenschappelijke regeling waaraan twee of meer gemeenten deelnemen, zoals de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

3.3 Voorwaarden specifieke uitkering

Zoals vermeld zijn medeoverheden verantwoordelijk voor lokale en regionale infrastructuur. In sommige gevallen ligt echter een rijksbijdrage aan een lokaal of regionaal project of projectpakket voor de hand. Om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden:

⁶ Voor projecten en maatregelen met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid, bestaan andere regelingen, zoals de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021.

⁷ Het Besluit Infrastructuur is met ingang van 1 januari 2022 ingetrokken (artikel 8, tweede lid, Wet Mobiliteitsfonds).

⁸ Artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds bepaalt dat op subsidies die ten laste komen van het fonds de Kaderwet subsidies I en M van toepassing is en op specifieke uitkeringen tevens hoofdstuk 3 van de Financiële-verhoudingswet.

⁹ Artikel 15a, eerste lid, en 16, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet.

het project(pakket) moet bijdragen aan een nationaal belang, de kosten van de realisatie moeten een bepaald drempelbedrag overschrijden¹⁰ en het project(pakket) moet zijn opgenomen in het MIRT.¹¹

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Met de voorwaarde dat met het lokale of regionale project of projectpakket een nationaal belang wordt gediend, wordt bedoeld dat het project of projectpakket een bijdrage moet leveren aan de uitvoering van nationaal beleid, wat bij voorkeur blijkt uit op nationaal niveau vastgestelde beleidsstukken en visies. De in dit verband relevante nationale belangen zijn omschreven in de *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*.¹² Een van de in de *NOVI* omschreven nationale belangen is het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarnaast moet het lokale of regionale project of projectpakket corresponderen met de ambities van het Rijk met betrekking tot mobiliteit zoals omschreven in de *Schets Mobiliteit naar 2040*.¹³ Een voorbeeld van een lokaal of regionaal project of projectpakket dat een nationaal belang dient, is een project(pakket) dat een aantoonbare bijdrage levert aan de ontlasting van Rijksinfrastructuur of het verbeteren van het functioneren van Rijksinfrastructuur.

3.4 Toepassing drempelbedragen op projectpakketten

Zoals toegelicht in onderdeel 2.2 waren de drempelbedragen die werden gehanteerd in het Besluit Infrastructuurfonds, gebaseerd op afspraken die zijn gemaakt in het kader van de decentralisatie van infrastructuurbudgetten die in 2004 is afgerond. De overgehevelde budgetten zijn in 2004 toegevoegd aan de Gebundelde doeluitkering. Thans maken deze budgetten deel uit van het Provinciefonds en van de brede doeluitkering voor de Vervoerregio Amsterdam en voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Medeoverheden werden om deze reden geacht projecten onder de drempelbedragen uit de eigen middelen te bekostigen. De beweegredenen om de infrastructuurbudgetten te decentraliseren en de afspraken die daarbij zijn gemaakt, zijn nog steeds relevant.

Om de genoemde redenen is ervoor gekozen de bestaande drempelbedragen te handhaven. De drempelbedragen gelden voor de volgens de Standaardsystematiek Kostenramingen 2018¹⁴ geraamde kosten van de realisatiefase. In de onderhavige regeling worden de drempelbedragen van 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro elders, anders dan onder het Besluit Infrastructuurfonds het geval was, behalve op afzonderlijke infrastructurele projecten ook toegepast op projectpakketten. De ervaring leert namelijk dat meer flexibiliteit in de bekostiging van regionale infrastructuur wenselijk is. Sinds enkele jaren werken Rijk en medeoverheden bijvoorbeeld samen in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt intensief samengewerkt aan oplossingen van bereikbaarheidsproblemen. Hierbij worden in toenemende mate ook de ruimtelijke inrichting en decentraal mobiliteitsbeleid, zoals parkeernormen, betrokken. Dit gebeurt onder meer in de programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Metropoolregio Amsterdam), Mobiliteit en Verstedelijking (Metropoolregio

¹⁰ Deze voorwaarde wordt toegelicht in onderdeel 3.4.

¹¹ Zie voor deze voorwaarde onderdeel 3.5.

¹² Bijlage bij Kamerstukken II 2020/21, 34682, nr. 53.

¹³ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 290.

¹⁴ Zie hiervoor artikel 7 en onderdeel 5.6 van deze toelichting.

Rotterdam Den Haag) en Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.¹⁵ In deze en andere programma's waarin Rijk en medeoverheden intensief samenwerken, biedt een combinatie van een of meer projecten en een of meer niet-infrastructurele maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten, vaak uitkomst. Om die reden wordt in deze regeling de mogelijkheid gecreëerd om de drempelbedragen ook toe te passen op een projectpakket. Onder een projectpakket wordt verstaan: een verkeerskundig samenhangende combinatie van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Elk onderdeel van de combinatie moet nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op doelmatige wijze te verbeteren.¹⁶ Op basis van het Besluit Infrastructuurfonds kon alleen een financiële bijdrage voor een afzonderlijk project worden toegekend.

3.5 MIRT-systematiek

Het MIRT bevat projecten en programma's gericht op de fysieke leefomgeving waar het Rijk financieel bij is betrokken. Met het MIRT wordt invulling gegeven aan het mobiliteitsbeleid door middel van infrastructuurinvesteringen. Besluitvorming over projecten en programma's in het MIRT loopt via de MIRT-spelregels. De MIRT-spelregels beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de vereisten om tot besluitvorming te komen. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking tot en met de realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. De MIRT-spelregels schrijven bijvoorbeeld voor dat in elke verkenning een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd. De MIRT-spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming over het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en veelal onomkeerbare investeringen.

De MIRT-spelregels zijn niet rechtstreeks van toepassing op lokale en regionale infrastructurale projecten en projectpakketten. De besluitvorming over specifieke uitkeringen door het Rijk aan medeoverheden voor dergelijke project(pakket)en verloopt analoog aan het MIRT-proces.¹⁷ Door de besluitvorming analoog aan het MIRT-proces te laten verlopen, is een zorgvuldige besluitvorming geborgd en is het mogelijk om bepaalde vereisten in de MIRT-spelregels anders in te vullen zodat rekening kan worden gehouden met lokale en regionale procedures. Het bovenstaande betekent dat via de bestuurlijke overleggen MIRT en de begroting van het Mobiliteitsfonds wordt besloten over het opnemen van projecten en projectpakketten in het MIRT. In de bestuurlijke overleggen MIRT maken Rijk en medeoverheden afspraken over te onderzoeken opgaven en uit te voeren projecten en projectpakketten. Nadat een lokaal of regionaal project of projectpakket is opgenomen in het MIRT, kan het Rijk een specifieke uitkering verstrekken voor dit project of projectpakket. Dit gebeurt per MIRT-fase. Een aanvraag moet voor iedere fase apart worden ingediend.¹⁸

¹⁵ Zie het jaarlijkse MIRT-overzicht voor een toelichting op individuele infrastructurale investeringen.

¹⁶ Zie voor het begrip projectpakket artikel 1 van deze regeling en de bijbehorende toelichting.

¹⁷ De redenen worden toegelicht in de onderdelen 4.1 en 4.2.

¹⁸ Zie artikel 9, eerste lid. De procedure die moet worden doorlopen, wordt beschreven in hoofdstuk 4.

3.6 Financiële verantwoording via SiSa

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

De bijdragen die krachtens deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn specifieke uitkeringen in de zin van artikel 15a, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet. Dit brengt met zich mee dat de financiële verantwoording over de besteding moet plaatsvinden conform de artikelen 17a en 17b van die wet, via de SiSa-methode (Single Information Single Audit). Voor een gemeente of provincie volgt dit uit de genoemde artikelen, voor de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag blijkt dit uit artikel 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Waterschappen kunnen geen specifieke uitkering aanvragen. Zij kunnen wel middelen ontvangen die afkomstig zijn uit een specifieke uitkering. Met het oog daarop is in artikel 13, aanhef en onderdeel c, van deze regeling bepaald dat de artikelen 17a en 17b van de Financiële-verhoudingswet in dat geval van overeenkomstige toepassing zijn.

De SiSa-systematiek wordt krachtens artikel 17a, derde lid, van de Financiële-verhoudingswet voorgeschreven in de Regeling informatieverstrekking sisa. Die houdt in dat ontvangers van middelen uit een specifieke uitkering jaarlijks informatie over de bestede middelen van het voorgaande jaar dienen te sturen aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet. In de praktijk wordt deze informatie, op grond van de genoemde regeling, toegestuurd aan het CBS.

Indien de aanvrager/ontvanger van een specifieke uitkering daaruit afkomstige middelen verstrekt aan een medeoverheid, dient deze medeoverheid zelf de daarop betrekking hebbende verantwoordingsinformatie over jaar T-1 via SiSa voor medeoverheden aan het CBS te sturen. Het CBS stuurt die informatie vervolgens na een plausibiliteitstoets door naar de verstrekker, dat wil zeggen de aanvrager/ontvanger van de specifieke uitkering. Deze aanvrager/ontvanger verantwoordt in hetzelfde jaar ook de besteding ten behoeve van de eigen werkzaamheden voor het project(pakket), maar doet dat aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In het jaar T+1 legt de aanvrager/ontvanger, behalve over de eigen bestedingen in jaar T, ook verantwoording af over het totaal van de bestedingen op basis van de specifieke uitkering in jaar T-1.

Indien de ontvanger van een specifieke wijze de informatie die hij op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet moet verstrekken, niet, niet tijdig of niet op de voorgeschreven wijze toezendt aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, kan de uitbetaling op grond van artikel 17b van de genoemde wet worden opgeschort.

3.7 Grondslagen van de regeling en toepasselijke wetgeving

Artikel 17 van de Financiële-verhoudingswet bepaalt dat specifieke uitkeringen, behoudens uitzonderingen, worden geregeld bij of krachtens de wet. Volgens de Wet Mobiliteitsfonds is op subsidies en specifieke uitkeringen die verstrekt worden ten laste van het Mobiliteitsfonds de Kaderwet subsidies I en M van toepassing.¹⁹ Krachtens de artikelen 4 en 5 van de Kaderwet subsidies I en M zijn in de onderhavige regeling regels opgenomen over de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt, de daarbij geldende criteria en

¹⁹ Artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds.

voorwaarden, de bepaling van de hoogte van het bedrag en de verplichtingen van de ontvanger. De regeling bevat ook procedurele bepalingen. Naast de Financiële-verhoudingswet en de Kaderwet subsidies I en M is op de regeling titel 4.2 (Subsidies) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing.²⁰ Titel 4.2 van de Awb bevat onder andere bepalingen over subsidieverlening en -vaststelling, de omstandigheden en voorwaarden waaronder intrekking of wijziging mogelijk is en over betaling en terugvordering.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

4. Aanvraagprocedure specifieke uitkering

4.1 Verkenningfase, planuitwerkingsfase, en realisatiefase

Zorgvuldige besluitvorming over specifieke uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten is belangrijk, omdat het gaat om meerjarige, veelal onomkeerbare en omvangrijke investeringen. Daarom is de besluitvorming over toekenning van specifieke uitkeringen naar analogie van de werkwijze bij het MIRT opgedeeld in drie fasen: een verkenningsfase, een planuitwerkingsfase en een realisatiefase. Tijdens de verkenningsfase worden potentiële oplossingen in kaart gebracht. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die de baten en kosten van maatregelen op de maatschappelijke welvaart in kaart brengt, is in de verkenningsfase een belangrijk instrument om verschillende alternatieven af te wegen. De verkenningsfase mondt uit in een voorkeursalternatief. Tevens worden de financieringswijze en de juridische stappen onderbouwd. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Dit mondt uit in een projectbeslissing, die de realisatie van het project of projectpakket juridisch en financieel mogelijk moet maken. Daarna volgt de realisatiefase, waarin de projecten of maatregelen worden uitgevoerd.

4.2 Aanvraag specifieke uitkering

Een aanvraag van een specifieke uitkering vindt plaats voor één fase van een project of projectpakket. Per fase dient dus een aanvraag te worden ingediend. Een aanvraag van een specifieke uitkering bevat een omschrijving van de activiteiten en vermeldt het bedrag waarvoor een uitkering wordt aangevraagd. Bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de verkenningsfase is daarnaast een plan van aanpak benodigd, waarin onder andere de aard, omvang en urgentie van de opgave wordt omschreven. Bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase moet onder andere een verantwoording van de resultaten van de vorige fase worden overgelegd. Bovengenoemde gegevens zijn nodig om een aanvraag voor een specifieke uitkering zorgvuldig te kunnen beoordelen. Projecten en projectpakketten van deze orde van grootte en complexiteit vragen een goede en zorgvuldige voorbereiding. Dit draagt bij aan een betere planning van projecten, een betere afstemming met de omgeving en een betere afweging van alternatieven en varianten en van te maken kosten. Voor het Rijk is van belang dat de inzet van middelen uit de begroting van het Mobiliteitsfonds goed verantwoord kan worden en dat in het verlengde daarvan het parlement zijn budgetrecht kan uitoefenen.

Uitgaande van de verstrekte gegevens neemt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (minister) op grond van de onderhavige regeling binnen een termijn van zes maanden een besluit over het al dan niet verstrekken van een specifieke uitkering. Uitgangspunt is dat een project waarvoor een verkenning wordt gestart

²⁰ Dit volgt uit artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M.

ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het is echter mogelijk dat wordt besloten geen specifieke uitkering te verstrekken voor een volgende fase, indien bijvoorbeeld noodzaak of doelmatigheid van de maatregel niet kan worden aangetoond.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

4.3 Bevoorschotting

Op aanvraag kan een voorschot worden verleend na het behalen van een mijlpaal die is vermeld in de beschikking tot verlening van de specifieke uitkering. Met een mijlpaal wordt bedoeld een herkenbare fysieke stap in een project(pakket) die de voortgang van een het project(pakket) markeert. Voorbeelden zijn het slaan van damwanden om een onderdoorgang te kunnen graven, de eerste laag asfalt op een weggedeelte of de opening van een eerste fietspad van een pakket. Bij de beschikking tot verlening van een uitkering wordt de uitkering per mijlpaal vastgelegd.

De ontvanger van de specifieke uitkering kan maximaal tweemaal per jaar een aanvraag indienen. Voor een in de eerste helft van het kalenderjaar te ontvangen voorschot, dient het voorschot voor 1 januari van dat jaar te zijn aangevraagd. Om het voorschot in de tweede helft van het kalenderjaar te kunnen ontvangen, dient de aanvraag voor 1 juli van dat jaar te zijn ingediend. Op deze wijze kunnen eventuele wijzigingen als gevolg van de voorschotverlening tijdig worden verwerkt in de begroting. Bij de aanvraag dient een voortgangsrapportage te worden overgelegd waaruit blijkt dat de mijlpaal is bereikt.

5. Kosten die in aanmerking komen voor specifieke uitkering

5.1 Inleiding

Een lokaal of regionaal project of projectpakket bestaat uit veel verschillende activiteiten en daarmee samenhangende kosten. De belangrijkste elementen uit de regeling die hieraan gerelateerd zijn, worden hierna beschreven. Het gaat om de kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, de hoogte van de vergoeding, hoe om te gaan met uitvoeringsrisico's en prijsveranderingen, en de vereisten omtrent de ramingsystematiek.

5.2 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering.

De toekenning van een specifieke uitkering voor een lokaal of regionaal project(pakket) vindt, zoals vermeld, plaats per fase. In iedere fase vinden andere activiteiten plaats en verschillen daarmee de te maken kosten. Per fase is in deze regeling bepaald welke kosten in aanmerking komen voor een specifieke uitkering.²¹ In de verkenningsfase en planuitwerkingsfase gaat het voornamelijk om studiekosten, zoals de kosten van aan derden uitbestede onderzoeken. In de realisatiefase gaat het om de kosten van de aanleg van infrastructuur of de uitvoering van maatregelen. Belangrijke kostenposten zijn dan bijvoorbeeld kosten van aannemers en ingenieursbureaus. Kosten die de ontvanger binnen de eigen organisatie maakt voor vergelijkbare diensten komen eveneens voor een uitkering in aanmerking.²²

Alleen eenmalige uitgaven komen in aanmerking voor een specifieke uitkering. Medeoverheden worden geacht om doorlopende uitgaven uit de eigen middelen te

²¹ Zie artikel 6.

²² Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 6.

bekostigen. Om deze reden komt het beheer en onderhoud van lokale en regionale infrastructuur niet in aanmerking voor een specifieke uitkering. Het beheer en onderhoud van infrastructuur komt volledig voor rekening van de infrastructuurbeheerder. Zoals is toegelicht in onderdeel 3.4 kan een projectpakket ook niet-infrastructurele maatregelen bevatten die de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur vergroten. Bij dergelijke maatregelen is soms geen onderscheid te maken tussen eenmalige en doorlopende uitgaven. Daarom komen dergelijke maatregelen gedurende maximaal vijf jaren in aanmerking voor een specifieke uitkering.

5.3 Hoogte specifieke uitkering

In onderdeel 3.4 is toegelicht dat de geraamde kosten van een project of projectpakket meer moeten bedragen dan 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro buiten deze regio's, om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering. Deze drempelbedragen gelden voor de geraamde kosten van de realisatiefase.

Indien de kosten van een lokaal of regionaal project of projectpakket het drempelbedrag overstijgen en het project(pakket) voldoet aan de overige voorwaarden, die zijn toegelicht in onderdeel 3.3, is het mogelijk hiervoor een specifieke uitkering aan te vragen. Het percentage van de in aanmerking komende kosten dat wordt vergoed, verschilt per fase. Van de in aanmerking komende kosten van de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase wordt 50 procent vergoed. Er is gekozen voor 50 procent, omdat een gelijkwaardige verdeling van de studiekosten over Rijk en aanvrager als redelijk wordt beschouwd. Op deze wijze zijn beide partijen gecommitteerd aan het project of projectpakket. Bovendien zijn beide partijen gebaat bij een goede uitwerking van de verkenning of planuitwerking. Tot slot worden zo de kosten gelijkelijk verdeeld over de partijen, indien naar aanleiding van de verkenning of planuitwerking wordt besloten om het project of projectpakket toch niet uit te voeren, bijvoorbeeld omdat de noodzaak of doelmatigheid van het project of projectpakket niet kan worden aangetoond.

In de realisatiefase wordt alleen het bedrag vergoed dat het drempelbedrag van 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag of van 112,5 miljoen euro buiten deze regio's te boven gaat. Bij lokale of regionale projecten gaat het, overeenkomstig het Besluit Infrastructuurfonds, om 100 procent van de geraamde, voor een uitkering in aanmerking komende kosten. Van lokale en regionale projectpakketten wordt 75 procent van de geraamde, voor een uitkering in aanmerking komende kosten vergoed. Een lokaal of regionaal projectpakket bestaat uit verschillende kleinere projecten en maatregelen die medeoverheden in beginsel worden geacht zelf te bekostigen. Daarom wordt een eigen bijdrage van 25 procent als redelijk beschouwd. Bovendien wordt op deze wijze een prikkel weggenomen om een projectpakket te blijven uitbreiden met projecten en maatregelen, terwijl deze niet nodig zijn om de doelstellingen van het projectpakket te behalen.

5.4 Uitvoeringsrisico's

Een specifieke uitkering wordt toegekend op basis van de geraamde voor een uitkering in aanmerking komende kosten. Er vindt geen nacalculatie plaats. Dit betekent dat de uitvoeringsrisico's van het lokale of regionale project of

projectpakket in beginsel zijn belegd bij de aanvrager. Dit vormt voor de aanvrager een belangrijke prikkel om deze risico's adequaat te beheersen.

Numer
IENW/BSK-2021/336763

Omdat een specifieke uitkering betrekking heeft op een groot en complex project(pakket) en een vast bedrag betreft, is het voor de ontvanger en de verstrekker van de uitkering van belang goed inzicht te hebben in risico's van een project(pakket) en de vertaling daarvan in reserveringen voor voorziene en onvoorziene risico's in de kostenraming die op grond van artikel 7 van deze regeling, overeenkomstig de Standaardsystematiek Kostenramingen 2018, moet worden gemaakt.²³

Onderdeel van de aanvraag voor de planuitwerkingsfase is een risicodossier dat dient ter onderbouwing van de raming van de reserveringen voor voorziene en onvoorziene risico's.²⁴ Hierbij is het uitgangspunt is dat naar mate het te realiseren project(pakket) groter en complexer is, het risicodossier beter onderbouwd dient te zijn. Het dossier geeft een adequate beschrijving van het risicoprofiel van het project(pakket) in deze fase en licht toe hoe de beide reserveringen zijn opgebouwd. De onderkende risico's worden vermeld met omvang, kans van optreden en potentiële gevolgen voor tijd, reikwijdte en geld. De belangrijkste risico's worden nader beschreven en toegelicht. Voor de meeste projecten zal in deze fase een beschrijving van de tien grootste risico's voldoende zijn.

Een aanvraag van een specifieke uitkering voor de realisatiefase bevat een beschrijving van het risicomanagement dat van toepassing is op de volledige looptijd van het project(pakket).²⁵ Hierin worden bevoegdheden, verantwoordelijkheden en communicatielijnen vastgelegd voor de beheersing van risico's en de besteding van de reserveringen.

De omvang van de reserveringen voor voorziene en onvoorziene risico's in de realisatiefase van een project(pakket) vraagt verder een coherent en volledig opgebouwd risicodossier dat dient ter onderbouwing van de raming van beide reserveringen.²⁶ Ook hier geldt als uitgangspunt dat naar mate het te realiseren project(pakket) groter en complexer is, het risicodossier beter onderbouwd dient te zijn. Het risicodossier heeft eenzelfde opbouw als in de fase van de planuitwerking, maar kent een verdere uitwerking en verdieping. In deze nadere uitwerking wordt voor de belangrijkste risico's beschreven met welke maatregelen zij zo veel als mogelijk is, worden voorkomen en hoe zij bij optreden zo veel als mogelijk is, worden beheerst.

5.5 Indexering

Om te waarborgen dat een projectbudget of projectpakketbudget in reële termen ongewijzigd blijft, kan een uitkering tussentijds of bij de vaststelling worden geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals geraamd in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.²⁷

²³ Zie ook onderdeel 5.6 van deze toelichting.

²⁴ Deze raming dient te worden overgelegd bij de aanvraag van de uitkering: artikel 9, derde lid, onderdeel c.

²⁵ Artikel 9, vierde lid, onderdeel a, onder 4°.

²⁶ Deze raming dient te worden overgelegd bij de aanvraag van de specifieke uitkering voor de realisatiefase: artikel 9, vierde lid, onderdeel c.

²⁷ Artikel 10, vierde lid.

5.6 Kostenraming volgens Standaardsystematiek Kostenramingen

Voor de kostenraming moet worden gebruikgemaakt van de Standaardsystematiek Kostenramingen 2018 (SSK-2018).²⁸ In de SSK-systematiek is de opbouw van de raming en de wijze van omgaan met onzekerheden gestructureerd en geüniformeerd.

De SSK-systematiek onderscheidt twee ramingswijzen: de deterministische en de probabilistische ramingswijze. Een deterministische raming wordt bepaald op basis van de meest waarschijnlijke waarde van de hoeveelheid en de prijs per hoeveelheid. Risico's en onzekerheden worden op basis van kennis en expertise geschat en in de raming opgenomen. Bij een probabilistische raming wordt de trefzekerheid van de raming berekend via een kansberekening. Probabilistisch rammen maakt het mogelijk onnauwkeurigheden en onzekerheden in hoeveelheden en prijs, maar ook risico's, zodanig te verwerken dat de kostenraming een onderbouwde (on)zekerheid heeft. Dit inzicht wordt bereikt met statistische kansberekening volgens de zogenaamde Monte Carlo-simulatie. Voor hoeveelheden, prijzen, risico's en toeslagpercentages wordt de kansverdeling ingeschat. Er wordt een Monte Carlo-simulatie uitgevoerd (door meestal tienduizend keer doorrekenen van de raming op basis van de opgegeven variabelen voor de kansverdeling). Een probabilistische raming geeft meer informatie over de trefzekerheid van een raming dan een deterministische, maar vereist meer input en is dus arbeidsintensiever en duurder.

In het algemeen geldt hoe omvangrijker en complexer de werkzaamheden voor een project hoe verstandiger het wordt de kosten probabilistisch te rammen. Voor een aanvraag van een specifieke uitkering voor de realisatiefase wordt om die reden in artikel 7, derde lid, van deze regeling een probabilistische raming van de in aanmerking komende kosten voorgeschreven. Om de administratieve lasten te beperken mag de aanvrager er voor een aanvraag van een specifieke uitkering ten behoeve van de planuitwerkingsfase voor kiezen om te volstaan met een deterministische raming, indien de aanvraag niet meer dan 25 miljoen euro bedraagt (artikel 7, tweede lid). Een specifieke uitkering voor de verkenningsfase blijft in de regel onder dit bedrag. Om die reden geldt deze grens daar niet (artikel 7, eerste lid).

Bij het bepalen van de hoogte van de specifieke uitkering op basis van een probabilistische raming wordt uitgegaan van de gemiddelde waarde. Dit betekent dat er een even grote kans bestaat dat de werkelijke kosten hoger zijn als dat zij lager zijn dan de geraamde kosten. Op programmaniveau waarborgt dit dat het totaal van de verstrekte specifieke uitkeringen in beginsel gelijk is aan de werkelijke kosten of zo dicht mogelijk daarbij ligt. Eventuele verschillen tussen de geraamde en werkelijke kosten worden niet achteraf verrekend en komen ten gunste of ten laste van de aanvrager/ontvanger.

6. Administratieve lasten

Aangezien het gaat om specifieke uitkeringen aan medeoverheden, brengt de regeling geen administratieve lasten voor burgers en bedrijven met zich mee. De regeling brengt wel administratieve lasten mee voor medeoverheden, indien zij

²⁸ Zie artikel 7.

daarvan gebruik willen maken. Om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering moeten medeoverheden namelijk een aanvraag opstellen.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

De regeling vervangt het Besluit Infrastructuurfonds, dat het verstrekken van bijdragen aan medeoverheden voor regionale infrastructuurprojecten vanuit het Infrastructuurfonds mogelijk maakte. De regeling leidt naar verwachting niet tot een significante verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds. In de regeling is een aantal procedurele stappen en vereisten voor een specifieke uitkering expliciet opgenomen, die onder het Besluit Infrastructuurfonds in de praktijk al wel werden doorlopen, maar niet als zodanig waren weergegeven in het Besluit Infrastructuurfonds. Deze stappen zijn benodigd om een zorgvuldige besluitvorming te borgen en daarover verantwoording af te kunnen leggen aan onder meer het parlement. Daarnaast heeft er op procedurele punten een modernisering plaatsgevonden, maar deze leidt niet tot een verzwaring van de werkdruk. Tevens worden de verantwoordingslasten voor medeoverheden zoveel mogelijk beperkt door de verantwoording via SiSa te laten verlopen. Daarom is de verwachting dat de administratieve lasten ongeveer gelijk zullen blijven.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

7. Financiële gevolgen

Op basis van het Besluit Infrastructuurfonds konden slechts bijdragen aan afzonderlijke lokale en regionale infrastructuurprojecten worden toegekend. Met de nieuwe regeling wordt het ook mogelijk om lokale en regionale projectpakketten te bekostigen. De nieuwe regeling creëert dus meer mogelijkheden om lokale en regionale projecten en maatregelen te bekostigen. Er is gekozen om ook uitkeringen aan projectpakketten mogelijk te maken, omdat een combinatie van verschillende projecten en maatregelen in veel gevallen de meest doelmatige oplossing vormt voor een bereikbaarheidsprobleem.

8. Consultatie

In de zomer van 2021 is een concept van de regeling toegezonden aan het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De bestuurders van IPO, VNG, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben gezamenlijk een (zelfde) schriftelijke reactie op het concept van deze regeling gegeven. De organisaties geven aan dat de verruiming van de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds wordt gewaardeerd. VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag schrijven verder dat het wat hen betreft een eerste stap is. Zij pleiten voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. De voorwaarden, waaronder de drempelbedragen, staan volgens hen een gebiedsgerichte en integrale benadering van bereikbaarheidsopgaven in de weg. Verder vrezen ze dat de nieuwe regeling zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds. Tot slot melden VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag dat zij behoefte hebben aan een breder gesprek over de opgaven en de

(financiële) verhoudingen tussen het Rijk en de medeoverheden. Hieronder is aangegeven op welke wijze is omgegaan met de reactie.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Het voorstel om een breder gesprek te voeren over de opgaven en de (financiële) verhoudingen tussen het Rijk en de medeoverheden is omarmd. Er worden overleggen gepland om over deze onderwerpen van gedachten te wisselen.

Een aantal opmerkingen in de reactie van de medeoverheden heeft geleid tot aanpassingen van de regeling en de toelichting. Het toepassingsbereik van de hardheidsclausule is verbreed en er is een nieuw (vijfde) lid toegevoegd aan artikel 8. Naast de mogelijkheid om bij de *vaststelling* van de uitkering af te wijken van de regels voor de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) in de realisatiefase, is het ook mogelijk gemaakt om af te wijken van de regels voor de vaststelling van de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) dat zich in de verkennings- of planuitwerkingsfase bevindt. Daarnaast maakt het vijfde lid van artikel 8 het mogelijk om in uitzonderlijke omstandigheden ook bij de *verlening* van een specifieke uitkering een afwijkend bedrag te hanteren. Verder is in de toelichting van de regeling nader toegelicht dat de MIRT-spelregels analoog worden toegepast in plaats van rechtstreeks. Tevens is onderdeel 3.1 van de toelichting aangescherpt. Er wordt nu benadrukt dat projectpakketten ook niet-infrastructurele maatregelen kunnen bevatten waarmee beoogd wordt de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Hiermee correspondeert de reikwijdte van de regeling met de maatregelen die uit het Mobiliteitsfonds kunnen worden bekostigd. Verder spreekt de regeling en de toelichting nu van 'op doelmatige wijze' in plaats van 'op kosteneffectieve wijze'. Tot slot is nu in de toelichting opgenomen dat de regeling wordt geëvalueerd nadat voldoende praktijkervaring is opgedaan met de regeling.

De schriftelijke reactie van de medeoverheden gaf aanleiding om de benodigde gegevens voor een aanvraag van een specifieke uitkering opnieuw tegen het licht te houden. Als gevolg hiervan is een aantal wijzigingen aangebracht in artikel 9 van de regeling. Zoals toegelicht in onderdeel 6 leidt de regeling overigens naar verwachting niet tot een significante verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds. Bovendien zijn de voorgeschreven processtappen en gegevens benodigd om een zorgvuldige besluitvorming te borgen en daarover verantwoording af te kunnen leggen aan het parlement.

De voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen, zijn niet aangepast naar aanleiding van de schriftelijke reactie van de bestuurders van VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het standpunt van deze partijen dat de voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen, een gebiedsgerichte en integrale benadering in de weg zouden staan, wordt niet gedeeld. De nieuwe regeling verruimt de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds. Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten, worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten. Projectpakketten kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen. De wijzigingen sluiten aan bij de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds en de werkwijze in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarnaast is de regeling een sluitpost van de besluitvorming en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten. Tot slot bieden de

drempelbedragen een aantal voordelen. Zoals toegelicht in onderdelen 2.2 en 3.4 zijn de drempelbedragen ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat bleek dat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoedienissen bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij zowel Rijk als de medeoverheden. De ervaring leert dat de decentralisatie van verkeersbudgetten inderdaad heeft geleid tot minder administratieve lasten voor Rijk en medeoverheden en tot minder Rijksbemoedienissen. Daarom is ervoor gekozen de drempelbedragen te handhaven.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

9. Evaluatie

In overeenstemming met artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht zal binnen vijf jaren na de inwerkingtreding van deze regeling een verslag worden gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkeringen in de praktijk. De evaluatie zal eerder plaatsvinden indien voor die tijd voldoende praktijkervaring is opgedaan. Er is voldoende praktijkervaring opgedaan nadat voor een eerste lokaal of regionaal project of projectpakket de beschikking tot subsidieverlening voor de realisatiefase is gegeven.

10. Inwerkingtreding

De inwerkingtredingsdatum van deze regeling is 1 april 2022. De inwerkingtreding volgt na de intrekking van het Besluit Infrastructuurfonds.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Begripsbepalingen

Infrastructuur

Omdat deze regeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M en niet de Wet Mobiliteitsfonds als grondslag heeft²⁹, zijn de begrippen uit de laatstgenoemde wet niet automatisch van toepassing op de onderhavige regeling. Om die reden is in artikel 1 een begripsomschrijving van infrastructuur opgenomen. Deze komt overeen met die in de Wet Mobiliteitsfonds.

Bij infrastructuur gaat het om onroerende zaken ten behoeve van verkeer en vervoer van personen en goederen. Onder onroerende zaken worden verstaan onroerende zaken als bedoeld in het Burgerlijk Wetboek, dat wil zeggen grond en werken en gebouwen die duurzaam met de grond verenigd zijn, hetzij direct, hetzij door vereniging met andere werken of gebouwen (artikel 3, eerste lid, van boek 3 van het Burgerlijk Wetboek). Voorbeelden van infrastructuur zijn wegen, met inbegrip van fiets- en voetpaden, bermen en groenvoorzieningen, bus- en trambanen, metrosporen, bovenleidingen en elektriciteitsvoorzieningen en bijbehorende kunstwerken en inrichtingswerken.

²⁹ Artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds wijst de Kaderwet subsidies I en M aan als grondslag voor het verstrekken van subsidies en specifieke uitkeringen ten laste van het Mobiliteitsfonds.

Onder het begrip infrastructuur vallen tevens voorzieningen ten behoeve van verkeersveiligheid en verkeersmanagement. Bij voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid kan bijvoorbeeld worden gedacht aan waarschuwingssystemen, maar ook aan vangrails en verkeersborden. Bijzondere voorzieningen bijvoorbeeld met het oog op het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals voorzieningen in tunnels en voor routing vallen er eveneens onder. Bij voorzieningen ten behoeve van verkeersmanagement gaat het behalve om bewegwijzering, wegmarkeringen en dergelijke, ook om bijvoorbeeld elektronische verkeersregel- en signaleringssystemen en de ICT om die te kunnen laten functioneren.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Tot infrastructuur worden ook gerekend de daarbij behorende voorzieningen ter bescherming van het milieu. Voorbeelden zijn voorzieningen om activiteiten die het milieu belasten, te mitigeren of te compenseren, zoals geluidsschermen, faunapassages, wildtunnels en voorzieningen ter bescherming van de biodiversiteit. Ook bijbehorende voorzieningen die tot doel hebben de uitstoot van broeikasgassen of andere schadelijke stoffen te beperken of het verlies van natuurwaarden te compenseren vallen hier onder.

Voorzieningen om allerlei vormen van infrastructuur te kunnen laten functioneren, worden eveneens tot infrastructuur gerekend. Voorbeelden zijn reizigersvoorzieningen, zoals haltes,abri's, panelen voor reizigersinformatie en fietsvoorzieningen op of bij haltes. Ook kunnen worden genoemd werk- en opslagplaatsen ten behoeve van weg- en baanonderhoud, opslag van reserveonderdelen, incidentmanagement of gladheidsbestrijding en opstelplaatsen voor materieel voor nachtoverstand. Werk-, opslag- en opstelplaatsen ten behoeve van onderhoud van voertuigen behoren niet tot infrastructuur.

MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport is het integrerende programma binnen het Rijk voor de ruimtelijke fysieke leefomgeving. Hierin wordt invulling gegeven aan het mobiliteitsbeleid door middel van investeringen met als belangrijk doel te komen tot een zo doelmatig mogelijke besteding van de beschikbare financiële middelen door inhoudelijke samenhang en samenwerking met gemeenten, provincies, vervoerregio's en andere betrokken partijen.

Jaarlijks wordt bij de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het zogeheten MIRT-overzicht aangeboden. Hierin worden de achtergrond en de stand van zaken van de lopende MIRT-programma's en MIRT-projecten beschreven evenals de fase waarin zij zich bevinden.

Ontvanger

Ontvanger van een specifieke uitkering op basis van deze regeling kunnen zijn een gemeente, die niet is gelegen in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Voor een gemeente en een provincie is dit mogelijk op grond van artikel 15a van de Financiële-verhoudingswet. De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn openbare lichamen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Zij kunnen op grond van artikel 34a van die wet een specifieke uitkering ontvangen.

Planuitwerkingsfase, realisatiefase en verkenningsfase

Analoog aan de werkwijze binnen het MIRT-proces worden bij de verstrekking van specifieke uitkeringen voor MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten drie fasen onderscheiden: een verkenningsfase, een planuitwerkingsfase en een realisatiefase. De verschillende fasen zijn besproken in onderdeel 4.1 van het algemene deel van deze toelichting. Een aanvraag van een specifieke uitkering heeft betrekking op niet meer dan één fase. Voor elke fase dient dus afzonderlijk een aanvraag te worden ingediend (artikel 9, eerste lid).

Project

De begripsomschrijving van project is afgeleid van de begripsomschrijving van project die sinds de inwerkingtreding van het Besluit Infrastructuurfonds in het kader van de uitvoering van dat besluit werd gehanteerd.³⁰

Er dient sprake te zijn van een ondeelbaar geheel van werkzaamheden, waartoe in beginsel alleen als geheel kan worden besloten en waarbij gefaseerde uitvoering van onderdelen niet zonder aanzienlijke meerkosten mogelijk is. Kan het project praktisch gezien, zonder grote financiële gevolgen worden opgesplitst in deelprojecten, dan is er geen sprake van een project in de zin van deze regeling. De eis hangt samen met het drempelbedrag dat moet worden overschreden, wil een project in aanmerking komen voor een specifieke uitkering. Zie hiervoor artikel 2, aanhef en onderdeel c, en artikel 8, vierde lid, van deze regeling.

Projectpakket

Een projectpakket bestaat uit ten minste twee projecten of ten minste één project en één maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds. Een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds is een maatregel die tot doel heeft doelmatig gebruik van (bestaande) infrastructuur te vergroten.

Met een projectpakket wordt beoogd de bereikbaarheid van een gebied op doelmatige wijze te verbeteren. Met het verbeteren van de bereikbaarheid wordt in dit verband bedoeld het verminderen van de inzet die moet worden gepleegd om toegang te krijgen tot belangrijke bestemmingen, zoals arbeidsplaatsen, voorzieningen of woningen, uitgedrukt in termen van reistijd, betrouwbaarheid van de reistijd, reiskosten of reiscomfort.

'Op doelmatige wijze' wil zeggen dat het beoogde resultaat tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten wordt behaald. Hierbij gaat het niet alleen om de investeringskosten en reistijdbaten, maar nadrukkelijk ook om de effecten op de maatschappelijke welvaart, zoals milieueffecten.

Om van een projectpakket te kunnen spreken, moeten de projecten of het project en de maatregel in verkeerskundig opzicht met elkaar samenhangen. Onder verkeerskundig wordt ook vervoerskundig verstaan.

Alle onderdelen van het projectpakket moeten nodig zijn om het doel te bereiken. Dit is het geval indien het niet realiseren van een onderdeel zou betekenen dat het samenstel onvoldoende kan functioneren of dat de mate waarin het beoogde doel wordt bereikt te veel afneemt. Een voorbeeld zijn twee samenhangende regionale infrastructurele projecten in combinatie met maatregelen gericht op het

³⁰ Stb. 1993, 629, p. 19-20.

stimuleren van het gebruik van de fiets. Realisatie van slechts één van de twee projecten zou leiden tot niet meer dan een verschuiving van een knelpunt en daarmee niet tot een noemenswaardige verbetering van de bereikbaarheid. Beide projecten zijn dus nodig om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast vergroten de maatregelen gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets het doelmatig gebruik van de infrastructuur. Daarmee is sprake van een samenhangend projectpakket. Een ander voorbeeld: als bij een wegenproject een tunnel wordt gerealiseerd, moet tevens de bediening worden geregeld. Dit betekent dat er een werkplek met voorzieningen gerealiseerd moet worden. Indien dit kan worden bereikt door een extra werkplek in te richten in de bestaande verkeerscentrale, is sprake van een maatregel die samenhangt met het wegenproject en nodig is. Het vernieuwen van alle aanwezige systemen in de verkeerscentrale is daarentegen geen maatregel die nodig is voor het wegenproject, maar een afzonderlijk project.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Specifieke uitkering

Artikel 15a van de Financiële-verhoudingswet merkt een uitkering die onder voorwaarden aan een gemeente of provincie wordt verstrekt voor een bepaald openbaar belang aan als een specifieke uitkering. In deze regeling wordt onder een specifieke uitkering verstaan een specifieke uitkering in de zin van artikel 15a van de Financiële-verhoudingswet die bestemd is ter dekking van kosten als bedoeld in artikel 2 van deze regeling.

Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018

Voor de kostenraming moet worden gebruikgemaakt van de Standaardsystematiek Kostenramingen 2018 (SSK-2018), CROW-publicatie nr. D3049, een ramingssysteem voor het opstellen, vastleggen en delen van ramingen in de bouw. De systematiek is een gezamenlijk product van overheden, nutsbedrijven en particuliere bedrijven die in de bouwsector ramingen opstellen en gebruiken.

Artikel 2 Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt

Artikel 2, aanhef en onder a, bepaalt dat alleen een project dat uitsluitend betrekking heeft op lokale of regionale infrastructuur, in aanmerking komt voor een specifieke uitkering. Deze voorwaarde geldt zowel voor een op zichzelf staand project als voor een project dat onderdeel uitmaakt van een projectpakket. De voorwaarde geldt niet voor een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds die onderdeel uitmaakt van een projectpakket. Een aanvraag van een specifieke uitkering voor een projectpakket kan dus een of meer maatregelen omvatten die gericht zijn op het verbeteren van doelmatig gebruik van landelijke infrastructuur.

Onder lokale infrastructuur wordt verstaan infrastructuur die wordt beheerd door een gemeente of een waterschap. Met regionale infrastructuur wordt bedoeld infrastructuur die wordt beheerd door een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Een tweede voorwaarde om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering is dat met het project of projectpakket een nationaal belang wordt gediend (aanhef en onder b). Deze voorwaarde is toegelicht in onderdeel 3.3 van het

algemene deel van deze toelichting.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Een derde voorwaarde is dat de geraamde kosten van de realisatiefase van een project(pakket) die op grond van de onderhavige regeling voor een specifieke uitkering in aanmerking komen, gezamenlijk meer dan het drempelbedrag, bedoeld in artikel 8, vierde lid, bedragen, dat wil zeggen 225 miljoen euro indien het project(pakket) geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of in het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro, indien het project(pakket) geheel wordt gerealiseerd buiten het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (aanhef en onder c).

De kostenraming dient plaats te vinden in overeenstemming met de Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018. Zie hiervoor onderdeel 5.6 van het algemene deel van deze toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 1 en 7.

Tot slot bepaalt artikel 2, aanhef en onderdeel d, dat een project of projectpakket met de fase waarin het zich bevindt moet zijn opgenomen in het MIRT, om in aanmerking te kunnen komen voor een specifieke uitkering voor de betreffende fase.

Artikel 3 Aanvrager

Aanvrager (en ontvanger) van een specifieke uitkering op basis van deze regeling kunnen zijn een gemeente, die niet is gelegen in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Indien een gemeente is gelegen in de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, wordt de specifieke uitkering aangevraagd door de Vervoerregio onderscheidenlijk de Metropoolregio. Indien een aanvraag betrekking heeft op provinciale infrastructuur die (grotendeels) gelegen is in de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ligt het voor de hand dat de Vervoerregio onderscheidenlijk de Metropoolregio de specifieke uitkering aanvraagt.

Een gemeente of provincie kan een specifieke uitkering ontvangen op grond van artikel 15a van de Financiële-verhoudingswet. Voor de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag volgt dit uit artikel 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Een waterschap kan geen aanvraag indienen. Een waterschap kan wel van een ontvanger van een specifieke uitkering middelen verkrijgen afkomstig uit die uitkering, ten behoeve van een project of maatregel waarbij het waterschap als wegbeheerder betrokken is.

Artikel 4 Uitkeringsplafond en wijze van verdeling

Eerste en tweede lid

Artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M schrijft voor dat in een op die wet gebaseerde regeling moet worden voorzien in de vaststelling van een uitkeringsplafond en een wijze van verdeling hiervan.

In de praktijk wordt het budget dat beschikbaar wordt gesteld voor MIRT-

projecten en MIRT-projectpakketten jaarlijks vastgesteld in de begroting van het Mobiliteitsfonds. In die begroting en het bijbehorende MIRT-overzicht wordt tevens bepaald welke middelen maximaal beschikbaar zijn voor welke projecten(pakketten) en daarmee hoe de beschikbare middelen worden verdeeld. In artikel 4, eerste en tweede lid, van deze regeling is daarbij aangesloten en is geregeld dat het uitkeringsplafond en de wijze van de verdeling van de middelen overeenkomstig deze praktijk worden vastgesteld.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Derde lid

Bij overschrijding van het uitkeringsplafond moet toekenning van een specifieke uitkering worden geweigerd. Indien een specifieke uitkering om die reden niet wordt verleend, hoeft de aanvrager in het volgende begrotingsjaar, als er nieuwe middelen beschikbaar zijn, geen nieuwe aanvraag in te dienen. In het derde lid is bepaald dat in dat geval op basis van de eerdere aanvraag opnieuw een besluit wordt genomen over het verlenen van een uitkering.

Artikel 5 Begrotingsvoorbehoud

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds moeten subsidies en specifieke uitkeringen die ten laste komen van een begroting van het Mobiliteitsfonds die nog niet is vastgesteld, worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Awb. Deze voorwaarde is dat in de begroting van het fonds voldoende middelen ter beschikking worden gesteld. Dit maakt het mogelijk om, onder de voorwaarden die daaraan in artikel 4:34 van de Awb met het oog op de rechtszekerheid worden gesteld, op de verlening van een specifieke uitkering terug te komen voor zover de begroting dit redelijkerwijs noodzakelijk maakt.

Omdat de specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling worden verstrekt, ten laste komen van het Mobiliteitsfonds, is in artikel 5 bepaald dat zij onder het genoemde voorbehoud worden verleend.

Artikel 6 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

In artikel 6 worden de kosten vermeld die in de verkenningsfase (eerste lid), planuitwerkingsfase (tweede lid) en realisatiefase (derde lid) voor een specifieke uitkering in aanmerking komen. Het vierde lid vermeldt de kosten die niet vergoed worden.

Eerste lid

Om te komen tot een voorkeursalternatief wordt in de verkenningsfase onderzoek verricht. Er worden verschillende potentiële oplossingen in kaart gebracht, de verkeers- en vervoerseffecten worden beschreven, er wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld en in sommige gevallen dient ook een milieueffectrapportage (mer) plaats te vinden. Daarnaast wordt een ontwerp gemaakt van het beoogde project of projectpakket. De kosten van zowel het onderzoek als het opstellen van een ontwerp in de verkenningsfase komen op basis van het eerste lid in aanmerking voor een specifieke uitkering. In veel gevallen gaat het om kosten die gemaakt worden voor werkzaamheden van een externe partij, zoals een ingenieursbureau. De kosten die de ontvanger binnen de eigen organisatie maakt voor vergelijkbare diensten, mits deze marktconform zijn, komen echter ook voor vergoeding in aanmerking. De minister kan de ontvanger vragen te onderbouwen dat de aanvraag op dit punt marktconform is.

In artikel 9, derde lid, onderdeel a, is bepaald dat de resultaten van de hierboven genoemde onderzoeken en een ontwerp van het voorkeursalternatief moeten worden overgelegd bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase.

Tweede lid

Onderdelen a en b

In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Hiervoor moet onderzoek plaatsvinden. In de planuitwerkingsfase worden bijvoorbeeld de bevindingen van de verkenningsfase nader aangescherpt, de betrokkenheid van verschillende belanghebbenden in kaart gebracht en een gedetailleerde planning opgesteld. Daarnaast wordt het ontwerp van het project of projectpakket nader uitgewerkt. Doorgaans worden de werkzaamheden uitgevoerd door een externe partij, zoals een ingenieurbureau. De desbetreffende kosten komen op grond van het tweede lid, onderdelen a en b, in aanmerking voor vergoeding. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de eigen organisatie, is dit eveneens het geval, mits de kosten marktconform zijn.

Op basis van artikel 9, vierde lid, onderdeel a, dienen de bevindingen uit de planuitwerkingsfase te worden overgelegd bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de realisatiefase.

Onderdeel c

Het opnemen van een reservering voor voorziene risico's en een reservering voor onvoorziene risico's is een onderdeel van de SSK-raming voor de planuitwerkingsfase, die in artikel 7, tweede lid, is voorgeschreven. Bij het bepalen van de hoogte van een specifieke uitkering voor deze fase wordt rekening gehouden met de geraamde kosten van deze reserveringen. Voorbeelden van voorziene risico's in de planuitwerkingsfase zijn de uitkomst van een juridische procedure en de noodzaak om het verkeers- en vervoersonderzoek uit te breiden met een nieuw toekomstscenario of extra bodemonderzoek uit te voeren om de stabiliteit van de toekomstige infrastructuur vast te stellen.

Derde lid

Onderdeel a

Bij de in het derde lid, onderdeel a, bedoelde kosten gaat het bijvoorbeeld om de aankoopkosten van grond of een vergoeding voor de vestiging van een recht van opstal, maar ook om de kosten van taxatie, eventuele bemiddeling en advisering en notariële en kadastrale kosten.

Onderdeel b

Om de aanleg of verbetering van infrastructuur te kunnen realiseren, zijn diverse vergunningen nodig, zoals omgevingsvergunningen voor sloop en bouw, het kappen van bomen of het onttrekken van grondwater in een bouwput. Onder de kosten die gemoeid zijn met de verkrijging van de vergunningen, vallen ook de verschuldigde leges, kosten van coördinatie van de aanvraagprocedures en kosten van eventueel noodzakelijke juridische bijstand.

Onderdeel c

De inhoud van een overeenkomst van aanneming van werk kan verschillen. Doorgaans worden het maken van een ontwerp en de realisatie van een project of projectpakket gecombineerd in één overeenkomst. In sommige gevallen is ook omgevingsmanagement of onderhoud onderdeel van het contract. Omdat alleen de kosten van aanleg of verbetering van infrastructuur en de eenmalige kosten van niet-infrastructurele maatregelen in aanmerking komen voor een specifieke uitkering, worden de kosten van het deel van een contract dat betrekking heeft op onderhoud niet vergoed.

Nummer

IENW/BSK-2021/336763

Onderdeel d

Een overeenkomst als bedoeld in onderdeel d, kan bijvoorbeeld betrekking hebben op advisering, ontwerpwerkzaamheden of omgevingsmanagement, indien die werkzaamheden geen deel uitmaken van een overeenkomst als bedoeld in onderdeel c.

Onderdeel e

Voor een project is het nodig een ontwerp te maken waarin alle noodzakelijke technische aspecten worden beschreven en vastgelegd. Zo zijn voor het uitwerken van een ontwerp van een brug bijvoorbeeld sterkteberekeningen en berekeningen van onder andere de hoeveelheid beton en staal nodig en moeten inpassingsmaatregelen in verband met bijvoorbeeld geluidhinder in kaart gebracht worden. Met engineering wordt bedoeld het geheel van onderzoek op het gebied van techniek en de daarmee verbonden organisatorische, milieutechnische, juridische en economische aspecten, dat hiervoor nodig is.

Meestal zal engineering in de realisatiefase worden ondergebracht in een voor de realisatie van het werk gesloten overeenkomst van aanneming van werk. De meeste ontvangers werken al in een vroeg stadium samen met de markt om gebruik te kunnen maken van kennis en ervaring die bij marktpartijen aanwezig is. Een veel gebruikte contractvorm is bijvoorbeeld design & construct (D&C). Dit houdt in dat engineering van projecten onderdeel is van een overeenkomst tot realisatie van het werk. Dit sluit aan bij de huidige werkwijze van veel overheden, inclusief de rijksoverheid. De kosten van engineering komen dan op basis van het derde lid, onderdeel c, voor een specifieke uitkering in aanmerking. Wordt voor engineering een afzonderlijke overeenkomst gesloten, dan is de basis voor vergoeding het derde lid, onderdeel d.

Vindt de engineering plaats binnen de eigen organisatie van de ontvanger, dan komen de kosten daarvan, mits deze marktconform zijn, eveneens voor vergoeding in aanmerking en wel op basis van het derde lid, onderdeel e.

Onder engineering vallen niet projectmanagement, contractmanagement, administratie en financieel toezicht. Deze kosten komen voor vergoeding in aanmerking op basis van het derde lid, onderdeel j.

In de regel zal ten behoeve van de realisatie van een project(pakket) een overeenkomst van aanneming van werk, als bedoeld in onderdeel c, worden gesloten, al dan niet aangevuld met een of meer overeenkomsten als bedoeld in onderdeel d. Worden er realisatiewerkzaamheden uitgevoerd door medewerkers van de eigen organisatie van de ontvanger, dan komen de kosten daarvan, mits deze marktconform zijn, op basis van onderdeel e eveneens voor vergoeding in aanmerking.

Onderdeel f

Voorbeelden van maatregelen als bedoeld in onderdeel f, zijn maatregelen gericht op het stimuleren van spitsmijden, het gebruik van alternatieve vervoermiddelen, zoals fiets of openbaar vervoer of verhoging van de gemiddelde bezettingsgraad van vervoermiddelen. Andere maatregelen die voldoen aan de gegeven omschrijving, zijn maatregelen ten behoeve van Smart Mobility en Mobility as a Service (MaaS). Onder Smart Mobility worden onder andere maatregelen verstaan waarbij gebruikgemaakt wordt van data en nieuwe technologieën. Bij MaaS hebben reizigers de mogelijkheid om multimodale ketenreizen te maken waarbij zowel kan worden gepland, geboekt als betaald.

Onderdeel g

Het gaat hier om nadeelcompensatie ten behoeve van exploitanten van kabels en leidingen die vanwege een project verplaatst moeten worden. Bij het bepalen van de voor vergoeding in aanmerking komende kosten wordt rekening gehouden met het juridisch regime dat op de kabels of leidingen van toepassing is (aanwezigheid op grond van een gedoogplicht, een vergunning of een andere basis) en met de resterende economische levensduur van de kabels of leidingen. Uitgangspunt hierbij zijn de afspraken of regels die bij de betreffende gemeente of provincie gelden voor dit type vergoedingen. Indien een gemeente of provincie geen eigen afspraken of regels heeft, is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999) bepalend voor het bedrag dat voor vergoeding in aanmerking komt.

Onderdeel i

De geraamde kosten van voorziene en onvoorziene risico's komen eveneens in aanmerking voor een specifieke uitkering voor de realisatiefase. Voorziene risico's in de realisatiefase zijn bijvoorbeeld dat bij de uitvoering van werkzaamheden bodemverontreiniging wordt aangetroffen, dat de bodem minder stabiel blijkt te zijn dan gedacht, dat in het kader van klimaatbestendigheid aanvullende voorzieningen nodig zijn om wateroverlast te voorkomen of dat om vertraging in de uitvoering versnellingsmaatregelen nodig zijn.

Onderdeel j

Aanvragers van een specifieke uitkering maken ook kosten voor de totstandkoming van een project(pakket) die niet op basis van het derde lid, onderdelen a tot en met i, vergoed kunnen worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor kosten van het opstellen van rapportages voor het gemeentebestuur of het provinciebestuur, als de ontvanger een gemeente of provincie is, en voor kosten van projectmanagement door of voor het bestuur. Deze kosten worden vergoed door middel van een toeslag op de directe kosten. Deze opslag is in onderdeel j bepaald op 6 procent van de kosten, bedoeld in het derde lid, onderdelen c, d, e, f en i. Kosten voor publieksvoorlichting vallen eveneens onder deze vergoeding van 6 procent.

Deze wijze van vergoeding wijkt af van die op basis van het Besluit Infrastructuurfonds. Deze kende een vergoeding van VAT (voorbereiding inclusief engineering, administratie en toezicht) van 16 procent van de investeringskosten. De redenen om in deze regeling hiervan af te wijken zijn tweërlei:

- in de eerdere opslag van 16 procent waren ook de kosten van een verkenning en planuitwerking begrepen. Deze kosten komen nu afzonderlijk voor

vergoeding in aanmerking op basis van artikel 6, eerste en tweede lid. De kosten van een verkenning en planuitwerking tezamen worden analoog aan Rijksprojecten geschat op 5-10 procent van de totale projectkosten.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

- de kosten van engineering komen voor vergoeding in aanmerking op basis van het derde lid, onderdeel c, d of e.

De verwachting is dat met deze wijziging van het opslagpercentage overheden uiteindelijk een hogere uitkering ontvangen dan op basis van het Besluit Infrastructuurfonds het geval zou zijn geweest. Dat doet recht aan de ontwikkeling dat realisatie van een groot project(pakket), met name in een stedelijke omgeving, complexer is geworden.

Vierde lid

Onderdeel b

Kosten van onderdelen van een project(pakket) die voortkomen uit achterstallig onderhoud van infrastructuur worden niet vergoed. Alleen de kosten van werkzaamheden voor de aanleg of verbetering van infrastructuur komen op basis van deze regeling in aanmerking voor een specifieke uitkering. Evenals kosten van regulier onderhoud zijn kosten die voortvloeien uit achterstallig onderhoud om die reden voor rekening van de ontvanger. Dit vloeit voort uit de begripsomschrijvingen van project en projectpakket.

Indien vanwege de uitvoering van een project(pakket) bepaalde voorzieningen moeten worden verwijderd en vervangen, komen niet alle kosten van de vervangende voorzieningen in aanmerking voor een specifieke uitkering. De kosten die uitstijgen boven de vervangingswaarde van de bestaande voorzieningen worden niet vergoed. Indien bijvoorbeeld in het kader van uitbreiding van een weg een vijftien jaar oud fietspad wordt vervangen, wordt het redelijk geacht dat slechts een deel van de kosten hiervan wordt vergoed. Op deze voorziening is immers afgeschreven of had afgeschreven kunnen worden. Bij het bepalen van de hoogte van de vergoeding wordt op de kosten van de aanleg van de nieuwe voorziening om die reden een redelijk bedrag in aftrek gebracht in verband met waardevermindering van de bestaande voorzieningen als gevolg van ouderdom en slijtage.

Onderdeel c

Omzetbelasting die op basis van artikel 15 van de Wet op de omzetbelasting 1968 in aftrek kan worden gebracht of recht geeft op compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds, wordt niet vergoed via een specifieke uitkering. Deze omzetbelasting drukt immers niet op het project(pakket). Omzetbelasting die niet in aftrek kan worden gebracht en geen recht geeft op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds wordt wel gerekend tot de kosten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Dit geldt voor alle fasen van totstandkoming van een project(pakket).

Onderdelen d, e en f

De onderdelen d, e en f strekken ertoe kosten die op andere wijze worden gedekt, uit te sluiten van vergoeding. Het betreft in de eerste plaats kosten waarvoor reeds in een eerdere fase van het project of projectpakket een specifieke uitkering op basis van deze regeling is verstrekt (onderdeel d). Het kan ook gaan om een uitkering op grond van een andersoortige regeling, bijvoorbeeld voor

infrastructurele voorzieningen om veilig, doelmatig of duurzaam verkeer en vervoer te stimuleren. Kosten die door een Europese subsidie worden gedekt, komen evenmin in aanmerking voor een uitkering op basis van deze regeling (onderdeel e). Onderdeel f betreft kosten die langs andere weg in aanmerking kunnen komen voor vergoeding. Evenals in de onderdelen d en e zijn uitdrukkelijk niet bedoeld kosten die worden gedekt door financiële bijdragen van medeoverheden die betrokken zijn bij het project(pakket) of daarmee zijn gebaat.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 7 Kostenraming

Voor de kostenraming moet worden aangesloten bij de Standaardsystematiek voor Kostenramingen 2018 (SSK-systematiek). De SSK-systematiek onderscheidt twee ramingswijzen: de deterministische en de probabilistische. Artikel 7 bepaalt dat voor een specifieke uitkering voor de realisatiefase en voor een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase waarbij het gevraagde bedrag hoger is dan 25 miljoen euro, een probabilistische raming moet worden uitgevoerd. Voor een specifieke uitkering voor de verkenningsfase en voor een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase waarbij het gevraagde bedrag niet hoger is dan 25 miljoen euro, laat artikel 7 de keuze van de ramingswijze over aan de aanvrager. De ramingswijzen en de achtergronden van artikel 7 zijn beschreven in onderdeel 5.6 van deze toelichting.

Artikel 8 Hoogte specifieke uitkering

Artikel 8 regelt de hoogte van de specifieke uitkering in de verschillende fasen van een project of projectpakket.

Van de kosten van de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase wordt 50 procent van de overeenkomstig artikel 7 geraamde en op basis van artikel 6 in aanmerking komende kosten vergoed (eerste lid en tweede lid, onderdeel a). Voor een project in de realisatiefase bedraagt het vergoedingspercentage 100 procent (tweede lid, onderdeel b) en voor een projectpakket in die fase 75 procent (tweede lid, onderdeel c). Op de redenen voor het verschil in hoogte van de vergoedingspercentages is ingegaan in onderdeel 5.3 van het algemene deel van deze toelichting.

Een projectpakket kan een of meer maatregelen als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds bevatten. Dit zijn niet-infrastructurele maatregelen waarmee beoogd wordt het doelmatig gebruik van infrastructuur te vergroten. De kosten van dergelijke maatregelen tot en met de realisatie worden gedurende maximaal vijf jaren vergoed (derde lid). De voortzettingkosten komen voor rekening van de medeoverheden die de maatregelen hebben getroffen. Zie hiervoor onderdeel 5.2 van het algemene deel van de toelichting.

In de realisatiefase wordt alleen het bedrag dat uitgaat boven het in het vierde lid omschreven drempelbedrag vergoed (tweede lid, onderdelen b en c). Deze drempel bedraagt 225 miljoen euro, indien het project of projectpakket geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro, indien het project of projectpakket geheel wordt gerealiseerd buiten het gebied van de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het gaat hierbij om het

totaal van de geraamde, in aanmerking komende kosten van de realisatiefase (vierde lid).

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

In de planuitwerkingsfase en de realisatiefase wordt de uitkering gebaseerd op de meest doelmatige variant van een project of projectpakket (tweede lid, aanhef). Dit wil niet zeggen dat de aanvrager verplicht is om die variant uit te voeren. Het betekent dat de hoogte van de uitkering wordt beperkt tot de kosten van de meest doelmatige variant. Welke variant van het project(pakket) als meest doelmatig wordt aangemerkt, wordt beschreven in de beschikking tot verlening van de specifieke uitkering (artikel 10, derde lid, onderdeel d).

Op grond van artikel twee, aanhef en onderdeel c, is een van de voorwaarden voor het in aanmerking komen voor een specifieke uitkering dat een project(pakket) dat zich in de realisatiefase bevindt, de drempelwaarden, bedoeld in artikel 8, vierde lid, overschrijdt. Onder die drempelwaarde moet de aanvrager het project(pakket) uit de eigen middelen financieren. Daarnaast is de drempelwaarde relevant voor het bepalen van de hoogte van de uitkering in de realisatiefase omdat de uitkering op grond van artikel 8, tweede lid, onderdelen b en c, een percentage bedraagt van de kosten voor zover deze het drempelbedrag te boven gaan. Er kunnen echter uitzonderlijke omstandigheden zijn waarin de minister in redelijkheid niet anders kan dan afwijken van de op grond van het tweede lid, onderdelen b of c, vast te stellen hoogte van de specifieke uitkering (realisatiefase van een project of van een projectpakket). De aanvrager moet daartoe een verzoek indienen bij de minister waarbij hij aantoont welke bijzondere omstandigheden er zijn die voor hem tot een onredelijke situatie zullen leiden indien wordt vastgehouden aan de drempelbedragen bij het bepalen van de hoogte van de uitkering. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien de financiële draagkracht van de aanvrager aantoonbaar onvoldoende is om in redelijkheid de eigen bijdrage te kunnen voldoen of indien het project(pakket) noodzakelijk is voor het goed functioneren van Rijksinfrastructuur. Indien er inderdaad sprake is van bijzondere omstandigheden, kan de minister ter bepaling van de hoogte van de specifieke uitkering het drempelbedrag, bedoeld in het tweede lid, onderdelen b of c verlagen. Deze afwijkingsmogelijkheid is in het vijfde lid geregeld.

Artikel 9 Aanvraag verlening specifieke uitkering

Eerste lid

Een aanvraag van een specifieke uitkering betreft één fase van een project of projectpakket. Voor iedere fase dient dus afzonderlijk een aanvraag te worden ingediend.

Tweede tot en met vierde lid

In het tweede tot en met vierde lid worden de gegevens en bescheiden vermeld die bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de verkenningsfase, planuitwerkingsfase respectievelijk realisatiefase van een project of projectpakket moeten worden overgelegd. Het gaat daarbij om informatie waarover de aanvrager de beschikking heeft of kan krijgen en waarmee hij zijn aanvraag voor een specifieke uitkering onderbouwt. De minister heeft deze informatie nodig om te kunnen beoordelen of de aanvraag voldoet aan de voorwaarden die in artikel 2 aan een project of projectpakket worden gesteld, of de kosten waarvoor een specifieke uitkering wordt gevraagd daarvoor op grond van artikel 6 in aanmerking komen en of deze kosten overeenkomstig artikel 7 zijn geraamd. Op

basis van de gevraagde gegevens moet hij ook kunnen beoordelen in hoeverre het voorkeursalternatief van het project(pakket) als het meest doelmatig kan worden aangemerkt. Op grond van artikel 8, tweede lid, aanhef, wordt de hoogte van de uitkering voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase namelijk gebaseerd op de meest doelmatige variant.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Tweede lid

Onderdeel a

De voorwaarden die in onderdeel a worden gesteld aan de inhoud van het plan van aanpak dat moet worden overgelegd bij de aanvraag, hangen nauw samen met de eisen die worden gesteld in artikel 2, de analoge toepassing van de MIRT-systematiek op de project(pakket)en en de aard van de activiteiten die in de verkenningfase plaatsvinden. Zie hiervoor de onderdelen 3.3, 3.5 en 4.1 van deze toelichting en de toelichting bij artikel 6, eerste lid.

Voor de minister is het noodzakelijk te kunnen vaststellen dat er maatschappelijk, politiek en bestuurlijk draagvlak is voor het project(pakket). Dat voorkomt dat in een later stadium nieuwe oplossingsrichtingen onderzocht dienen te worden of dat een deel van het onderzoek opnieuw gedaan moet worden. Om die reden is in onderdeel a, onder 5°, bepaald dat het plan van aanpak een omschrijving dient te bevatten van de belanghebbenden bij het project(pakket) en van hun betrokkenheid. Belanghebbenden zijn bijvoorbeeld andere overheden, omwonenden en belangenorganisaties. Door hen te raadplegen en met hen in gesprek te gaan over oplossingsrichtingen kan worden vastgesteld of het vereiste draagvlak bestaat.

Onderdeel b

In onderdeel b wordt een kostenraming gevraagd voor de verkenningfase; deze is nodig voor een besluit over de hoogte van de te verlenen uitkering.

Onderdeel c

In de verkenningfase worden verschillende oplossingen in kaart gebracht en uitgewerkt. Om te bezien of de kosten van een project of projectpakket het drempelbedrag overstijgen, is bij de start van een verkenningfase een kostenraming van het meest waarschijnlijke project of projectpakket benodigd. Hiermee wordt het project of projectpakket bedoeld dat bij de start van een verkenningfase het meest kansrijk wordt geacht. Dit betekent niet dat dit meest kansrijk geachte project of projectpakket na het doorlopen van de verkenningfase ook naar voren komt als het voorkeursalternatief; de verkenningfase kan tot andere conclusies leiden.

De kostenramingen voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase zijn ook nodig om in de meerjarenbegroting reserveringen te kunnen opnemen die voldoende zijn voor een uitkering voor een volgende fase, indien een aanvraag hiervoor gehonoreerd wordt. Het detailniveau van de kostenraming is afgestemd op het detailniveau van het ontwerp van het project ten tijde van het indienen van de aanvraag voor de verkenningfase.

Derde lid

Onderdeel a

Bij het in onderdeel a, aanhef, en onder 2^o, 3^o en 4^o, bedoelde voorkeursalternatief gaat het om het uit de verkenningsfase voortgekomen, beoogde project of projectpakket. Dit voorkeursalternatief wordt in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Onder 1^o

Bij grote en complexe projecten en projectpakketten worden in een verkenning meerdere oplossingsrichtingen afgewogen. Deze oplossingsrichtingen dienen de verschillende maatschappelijke belangen te weerspiegelen: dat wil zeggen dat zij tezamen het speelveld afdekken en genoeg in opzet en reikwijdte verschillen om een goede afweging te kunnen maken. Zo zal de minister vragen om een doelmatige oplossingsrichting of een oplossingsrichting met acceptabele effecten op de eigen netwerken, zullen omwonenden om een oplossing met de minste leefbaarheidsissues vragen en andere belanghebbenden om een oplossingsrichting die hun belang in kaart brengt.

Onder 2^o

De ontvanger geeft een overzicht van de stappen in het besluitvormingsproces, welke belanghebbende partijen bij elke stap betrokken zijn geweest en hoe de inbreng van deze partijen is afgewogen.

Onder 4^o

Het gaat hier om de kostenraming van het voorkeursalternatief dat in de verkenningsfase is opgesteld.

Onder 5^o

Onderdeel van de eindverantwoording is een rapportage verkeer en vervoer, waarin de resultaten van het onderzoek naar de verkeers- en vervoerseffecten zijn beschreven. In de rapportage wordt onder meer vermeld welk verkeers- en vervoersmodel is gebruikt, welke aannames en uitgangspunten zijn gehanteerd voor de verkeers- en vervoersberekeningen - bijvoorbeeld voor welk toekomstig jaar de prognose is gemaakt en van welke aantallen woningen en arbeidsplaatsen in het betrokken gebied is uitgegaan - en wat de voornaamste uitkomsten zijn voor de modaliteiten per oplossingsrichting in het gehanteerde jaar.

Onder 6^o

Bij een project of een projectpakket is sprake van aanleg of verbetering infrastructuur. Voorafgaande aan de besluitvorming hierover dient op grond van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage vaak een milieueffectrapportage (mer) plaats te vinden. Wanneer de Omgevingswet in werking is getreden, vormen die wet en het Omgevingsbesluit hiervoor de wettelijke basis. Ook onverplicht kan een mer gemaakt worden. Indien in de verkenningsfase een mer heeft plaatsgevonden, moet het milieueffectrapport (MER) dat in dat kader is opgesteld, worden overgelegd bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor de planuitwerkingsfase (onderdeel a, onder 6^o). De kosten van een mer in de verkenningsfase, komen op basis van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, in aanmerking voor vergoeding via een specifieke uitkering voor die fase.

Onder 7^o

Zie voor de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen Kamerstukken II 2017/18, 34775 A, nr. 69. De werkwijzer is tevens gepubliceerd op www.rwseconomie.nl.

Onderdeel b

Zie voor het begrip voorkeursalternatief, dat wordt gebruikt in onderdeel b, onder 1°, 3°, 4° en 5°, de toelichting bij het derde lid, onderdeel a.

Onder 5°

In de planuitwerkingsfase worden, indien in het project(pakket) maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer zijn opgenomen, de gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoernetwerk beschreven en afgewogen.

Onderdeel c

De kostenraming voor de planuitwerkingsfase is de grondslag voor het berekenen van de hoogte van de specifieke uitkering voor die fase. De kostenraming voor de realisatiefase is bedoeld om te kunnen beoordelen of aan de in artikel 2, aanhef en onderdeel c, gestelde voorwaarde is voldaan en is tevens nodig om in de meerjarenbegroting een reservering te kunnen opnemen die voldoende is voor een uitkering voor de realisatiefase. Het detailniveau van de kostenraming is afgestemd op het detailniveau van het ontwerp van het project op het moment voorafgaand aan het indienen van de aanvraag.

Vierde lid

Onderdeel a

Zie voor het begrip voorkeursalternatief, dat wordt gebruikt in onderdeel a, onder 1°, 2°, 3° en 6°, de toelichting bij het derde lid, onderdeel a.

Onder 1° en 2°

In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief van een project of projectpakket uitgewerkt in varianten, waarvan er één voor realisatie in aanmerking komt. De verschillen tussen de varianten zullen beduidend kleiner zijn dan tussen mogelijke oplossingsrichtingen die in de verkenningsfase worden afgewogen. De effecten van de varianten worden dieper en nauwkeuriger onderzocht en vastgelegd. De minister zal willen weten hoe het meest doelmatige alternatief is berekend, omwonenden hoe de geluidshinder is berekend en milieugroeperingen hoe de stikstofuitstoot op een natuurgebied is vastgesteld. Duidelijk moet ook zijn dat belanghebbenden hun inbreng hebben gehad.

Onder 3°

Het gaat hier om de kostenraming van het voorkeursalternatief dat als onderdeel van de planuitwerkingsfase is opgesteld.

Onder 4°

Voor de beheersing van risico's van een project of projectpakket is vanaf de start van de realisatie tot en met de afronding gestructureerd risicomanagement wenselijk. Dat houdt in het analyseren van de risico's, het uitwerken van maatregelen voor het geval deze risico's zich voordoen en het organiseren van monitoring, communicatie en handelen bij het optreden van de risico's. Op de risicoanalyse en het risicomanagement is nader ingegaan in onderdeel 5.4 van deze toelichting.

Onder 5°

Is in de planuitwerkingsfase een mer uitgevoerd, dan dient het MER bij een aanvraag voor de realisatiefase te worden overgelegd (onderdeel a, onder 5°). De kosten van de mer in de planuitwerkingsfase komen op basis van artikel 6, tweede lid, onderdeel a, in aanmerking voor vergoeding via een specifieke uitkering voor die fase.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Onder 7°

Met de verlening van een specifieke uitkering wordt een toezegging gedaan over medebekostiging van een project(pakket). Het moet dan zeker zijn dat de ontvanger over voldoende middelen beschikt om zowel de kosten van de realisatie van het project(pakket) als de kosten voor het beheer en onderhoud te kunnen dragen. Dat blijkt uit een besluit van het bevoegde bestuursorgaan van de aanvrager van de specifieke uitkering dat er op diens meerjarenbegroting hiervoor voldoende budget is gereserveerd.

Onder 8°

De ontvanger dient rekening te houden met de bekostiging van de exploitatie, indien het project(pakket) betrekking heeft op openbaar vervoer. In de aanvraag is de berekening van de gevolgen van de exploitatie van het desbetreffende project(pakket) opgenomen.

Onderdeel b

Om op basis van artikel 11 voorschotten te kunnen verlenen is in artikel 10, derde lid, onderdeel c, bepaald dat in de beschikking tot verlening van een specifieke uitkering voor de realisatiefase een beschrijving wordt opgenomen van de te bereiken mijlpalen en de voorschotten die worden verstrekt als die zijn bereikt. Met het oog daarop is in artikel 9, vierde lid, onderdeel b, bepaald dat bij een aanvraag voor de realisatiefase een beschrijving van de te behalen mijlpalen en de daarvoor te maken kosten, moet worden overgelegd.

Anders dan bij een aanvraag voor de realisatiefase is voor de verkenningsfase of de planuitwerkingsfase het overleggen van een beschrijving van de te behalen mijlpalen en de daarvoor te maken kosten geen vereiste. Wil de aanvrager in de verkenningsfase of planuitwerkingsfase in aanmerking komen voor een of meer voorschotten, dan zal hij echter naast de bescheiden die vermeld worden in het tweede lid respectievelijk derde lid tevens een dergelijke beschrijving moeten overleggen. Zie ook de toelichting bij artikel 10, derde lid.

Onderdeel c

De kostenraming voor de realisatiefase is de grondslag voor het berekenen van de hoogte van de specifieke uitkering voor die fase. De kostenraming is tevens bedoeld om te kunnen beoordelen of aan de in artikel 2, aanhef en onderdeel c, gestelde voorwaarde is voldaan. Het detailniveau van de raming is afgestemd op het detailniveau van het ontwerp van het project op het moment voorafgaand aan het indienen van de aanvraag.

Onderdeel d

Een kasritme geeft een prognose van de uitgaven per tijdsperiode. Het voorstel voor een kasritme van het project of pakket is nodig om de uitgaven voor het project(pakket) in de begroting van het Mobiliteitsfonds te ramen in de jaren waarin de uitgaven worden verwacht. Op deze wijze wordt geborgd dat genoeg

middelen zijn gereserveerd voor de betalingen in de desbetreffende jaren bij het bereiken van de te behalen mijlpalen.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 10 Verlening specifieke uitkering

Eerste en tweede lid

De minister beoordeelt een aanvraag van een specifieke uitkering en beslist op de aanvraag binnen een termijn van zes maanden na de ontvangst van de aanvraag. Deze termijn kan met zes maanden worden verlengd, mits dit terstond aan de aanvrager wordt medegedeeld.

Een aanvraag van een specifieke uitkering is een aanvraag in de zin van artikel 1:3, derde lid, van de Awb. Dit brengt met zich mee dat daarop behalve deze regeling ook afdeling 4.1.1 van die wet van toepassing is.

Op grond van artikel 4:5 van de Awb kan worden besloten de aanvraag van een specifieke uitkering niet te behandelen als de aanvraag niet voldoet aan de in deze regeling of in de Awb gestelde formele of procedurele vereisten voor het in behandeling nemen daarvan. Dergelijke vereisten zijn bijvoorbeeld te vinden in artikel 4:2, eerste lid, van de Awb en in artikel 9 van deze regeling. De minister heeft die bevoegdheid ook als de verstrekte gegevens en vereisten onvoldoende zijn voor de beoordeling van de aanvraag of de voorbereiding van de beschikking. De aanvrager dient echter wel eerst in de gelegenheid te worden gesteld de aanvraag binnen een door de minister gestelde termijn aan te vullen.

Indien de aanvrager wordt uitgenodigd tot het aanvullen van de aanvraag, wordt vanaf dat moment de beslistermijn die artikel 10 geeft, opgeschort. De opschorting duurt tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld of de gestelde termijn ongebruikt is verstreken (artikel 4:15 van de Awb). De opschorting verlengt derhalve de termijn die de minister op grond van artikel 10 wordt gegeven voor het besluiten op de aanvraag.

Het bovenstaande geldt eveneens als de minister tijdens de behandeling van de aanvraag alsnog besluit tot het laten aanvullen van de aanvraag, indien blijkt dat bepaalde belangrijke gegevens ontbreken.

Derde lid

Het derde lid vermeldt de elementen die een besluit tot verlening van een specifieke uitkering in ieder geval moet bevatten. Het gaat onder andere om een beschrijving van de te bereiken mijlpalen en de daarmee verbonden voorschotverlening, indien de specifieke uitkering betrekking heeft op de realisatiefase van een project(pakket).³¹ Een beschikking voor de verkenningsfase of de planuitwerkingsfase kan eveneens een dergelijke beschrijving bevatten. Dit is echter alleen noodzakelijk als de aanvrager van de specifieke uitkering op basis van artikel 11 een of meer voorschotten wil kunnen aanvragen. In dat geval zal hij bij de aanvraag van een specifieke uitkering voor een van deze fasen naast de bescheiden die vermeld worden in artikel 9, tweede lid, respectievelijk derde lid, tevens een beschrijving van de te bereiken mijlpalen en te verstrekken voorschotten moeten overleggen.

³¹ Zie voor de voorschotverlening op basis van te behalen mijlpalen onderdeel 4.3 van deze toelichting.

Verder kunnen in de beschikking een of meer van de verplichtingen, bedoeld in artikel 12, zijn opgenomen.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Om een beroep te kunnen doen op het begrotingsvoorbehoud, bedoeld in artikel 5, dient ook dit in de beschikking tot verlening van de uitkering te zijn opgenomen.

Vierde lid

Zie voor het vierde lid onderdeel 5.5 van deze toelichting.

Artikel 11 Voorschotverlening

Eerste en tweede lid

Indien in de beschikking tot verlening van de specifieke uitkering is vermeld dat een voorschot kan worden verleend na het bereiken van een mijlpaal, kan de minister, wanneer dit laatste zich voordoet, op verzoek een voorschot verlenen. De ontvanger van de specifieke uitkering kan daartoe maximaal tweemaal per jaar een aanvraag indienen. Om het voorschot in de tweede helft van het kalenderjaar te kunnen ontvangen, moet de aanvraag voor 1 juli van dat jaar zijn ingediend. Voor een in de eerste helft van het kalenderjaar te ontvangen voorschot, moet het voorschot voor 1 januari van dat jaar zijn aangevraagd.

Derde lid

Bij de aanvraag dient een voortgangsrapportage te worden overgelegd. Daarbij gaat het om informatie op hoofdlijnen over de voortgang van het project waaronder in elk geval een beschrijving van de gerealiseerde werkzaamheden en een tijdsplanning van nog te realiseren mijlpalen. Uit de voortgangsrapportage moet blijken dat de desbetreffende mijlpaal is bereikt.

Artikel 12 Verplichtingen van de ontvanger

Eerste lid

Om te voorkomen dat er te veel tijd verloopt tussen het moment van verlenen van de specifieke uitkering en de start van de activiteiten, kan in het besluit tot verlening de verplichting worden opgenomen om binnen twaalf maanden tot uitvoering over te gaan.

Tweede lid

Als er sprake is van een wijziging ten opzichte van gegevens of uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan de verlening van een specifieke uitkering en de wijziging van invloed is op bijvoorbeeld de reikwijdte of de kosten van het project of projectpakket, is de ontvanger van de uitkering verplicht dit tijdig te melden bij de minister. Voor de wijziging is instemming van de minister vereist. Tijdig wil in dit verband zeggen: voordat de wijziging daadwerkelijk van invloed is op de reikwijdte of de kosten. Het op tijd inlichten van de minister maakt het tevens mogelijk om rekening te houden met de eventuele gevolgen van de wijziging voor de begroting.

Derde lid

De ontvanger van een specifieke uitkering voor de verkenningsfase of de planuitwerkingsfase moet binnen zes maanden na de afronding van de activiteiten waarvoor de uitkering is verstrekt, hiervan melding maken. Deze melding is,

evenals de melding, bedoeld in het vierde lid, voor de minister nodig om de uitkering op basis van artikel 14 te kunnen vaststellen en om op de hoogte te blijven van de voortgang van een project(pakket).

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Vierde lid

Bij het uitvoeren van een infrastructurele maatregel is niet altijd eenduidig te bepalen wanneer de maatregel als voltooid kan worden beschouwd. Om die reden is in het vierde lid bepaald dat bij een specifieke uitkering voor de realisatiefase binnen een jaar na het in gebruik nemen van de betrokken infrastructuur melding hiervan dient plaats te vinden. Omdat een project de aanleg of verbetering van infrastructuur betreft en een projectpakket altijd ten minste één project bevat, is het bepaalde van toepassing op zowel een project als een projectpakket.

In de situatie waarin een projectpakket ook een maatregel omvat waarmee wordt beoogd doelmatig gebruik van de infrastructuur te vergroten en de maatregel pas kan worden uitgevoerd nadat de infrastructuur in gebruik is genomen, kan de genoemde termijn worden verlengd tot maximaal zes maanden na de voltooiing van de maatregel. De ontvanger van de specifieke uitkering zal hiertoe een aanvraag moeten indienen, die met argumenten en, indien nodig, met gegevens en bescheiden is onderbouwd (artikel 4:2 van de Awb). Dit is noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van de betrokken belangen en om deze te kunnen afwegen. Deze afweging kan er ook toe leiden dat het verzoek om de termijn te verlengen wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat het voor de rijksoverheid belangrijk is bij omvangrijke verplichtingen tijdig tot een afronding te komen en verantwoording af te leggen aan het parlement.

Vijfde lid

Om aan te tonen dat de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering is verstrekt, hebben plaatsgevonden en de ontvanger heeft voldaan aan de daaraan verbonden verplichtingen, moet de ontvanger bij de melding een eindverantwoording overleggen van de in de betrokken fase van het project of projectpakket behaalde resultaten. Indien de specifieke uitkering de realisatiefase betreft, omvat de eindverantwoording een eindverslag, een verklaring dat het project is uitgevoerd en voldoet aan de overeengekomen functionaliteit zoals beschreven in de aanvraag tot verlening van de uitkering, een verklaring dat het project in zijn geheel in gebruik is genomen en een opgave van de totale kosten van het project(pakket). Bij deze opgave hoeft geen accountantsverklaring te worden overgelegd, omdat het geen financiële verantwoording betreft. Die vindt plaats overeenkomstig artikel 13.

Zesde lid

De ontvanger kan de minister verzoeken om een termijn als bedoeld in het derde of vierde lid, met maximaal zes maanden te verlengen. Een dergelijk verzoek moet evenals een verzoek om verlenging als bedoeld in het vierde lid, tweede volzin, goed worden onderbouwd en kan worden afgewezen als het belang van tijdige vaststelling zwaarder weegt dan de belangen die gediend zijn bij uitstel.

Zevende lid

Artikel 4:24 van de Awb verplicht om een regeling als de onderhavige periodiek te evalueren. In het algemene deel van deze toelichting is aangekondigd dat deze evaluatie binnen vijf jaren zal plaatsvinden. De evaluatie zal eerder plaatsvinden indien voor die tijd voldoende praktijkervaring is opgedaan. Ontvangers van een

specifieke uitkering op basis van deze regeling zijn verplicht hier aan mee te werken, bijvoorbeeld door het leveren van gegevens of bescheiden of het geven van inlichtingen. Dit geldt ook voor een decentrale overheid die van een ontvanger middelen verkrijgt die afkomstig zijn uit een specifieke uitkering.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Artikel 13 Verantwoording

Onderdeel a

De bijdragen die krachtens deze regeling kunnen worden verstrekt aan een provincie of gemeente, zijn specifieke uitkeringen in de zin van artikel 15a, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet. Dit brengt met zich mee dat de financiële verantwoording over de besteding moet plaatsvinden overeenkomstig artikel 17a en 17b van die wet en de Regeling informatieverstrekking sisa, via de SiSa-methode (Single Information Single Audit). Voor provincies en gemeenten die zelf een specifieke uitkering hebben ontvangen of van elkaar middelen ontvangen die afkomstig zijn uit een specifieke uitkering, volgt dit rechtstreeks uit artikel 17a.

Onderdeel b

De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn openbare lichamen in de zin van artikel 8, eerste lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Indien zij een specifieke uitkering ontvangen, zijn op de verantwoording over de middelen artikel 17a en 17b van de Financiële-verhoudingswet van overeenkomstige toepassing. Dit is bepaald in artikel 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Daarmee is ook de Regeling informatieverstrekking sisa van overeenkomstige toepassing. Dit geldt ook indien zij middelen afkomstig uit een specifieke uitkering ontvangen van een gemeente die deelneemt aan de gemeenschappelijke regeling.

Onderdeel c

Om de verantwoording over middelen uit een specifieke uitkering die een waterschap ontvangt, zoveel mogelijk op dezelfde wijze te laten plaatsvinden, zijn hierop in onderdeel c de artikelen 17a en 17b van de Financiële-verhoudingswet van overeenkomstige toepassing verklaard.

De wijze van verantwoording is nader toegelicht in onderdeel 3.6 van het algemene deel van deze toelichting.

Artikel 14 Vaststelling specifieke uitkering

Eerste lid

Om de specifieke uitkering te kunnen vaststellen, moet de ontvanger bij de minister de melding, bedoeld in artikel 12, hebben gedaan. Tevens dient hij overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet een financiële eindverantwoording te hebben afgelegd. Wanneer aan deze beide voorwaarden is voldaan, stelt de minister binnen zes maanden de specifieke uitkering vast.

Tweede lid

De hoogte van een specifieke uitkering is gebaseerd op de overeenkomstig artikel 7 geraamde, op basis van artikel 6 voor een uitkering in aanmerking komende kosten (artikel 8). Er vindt bij de vaststelling van de uitkering geen nacalculatie plaats. De uitkering kan na de verlening nog wel tussentijds of bij de vaststelling worden geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals

geraamd in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau (artikel 10, vierde lid). Afgezien van indexatie zal de vaststelling van de uitkering doorgaans plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening. In bepaalde situaties kan de specifieke uitkering echter op een lager bedrag worden vastgesteld. Op grond van artikel 4:46 van de Awb is dit onder andere mogelijk als de activiteiten waarvoor de uitkering is verstrekt, niet of niet volledig hebben plaatsgevonden of als niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden.

Nummer
IENW/BSK-2021/336763

Indien de specifieke uitkering op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde op basis van artikel 4:57, eerste lid, van de Awb worden teruggevorderd. Dit is ook het geval als de beschikking tot verlening wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de uitkering wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de specifieke uitkering (artikel 4:57, vierde lid, van de Awb).

Artikel 15 Hardheidsclausule

De regeling is toegesneden op gangbare gevallen en zal voor de meeste project(pakketten) voldoen. Er kunnen zich echter bijzondere situaties voordoen waarbij de werkelijke kosten aanmerkelijk afwijken van de geraamde kosten waarop de specifieke uitkering is gebaseerd. Met het oog op dergelijke gevallen biedt artikel 15 onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid om bij de vaststelling van de uitkering af te wijken van de regels voor het bepalen van de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) dat zich in de verkennings-, planuitwerkings- of realisatiefase bevindt (artikel 8, eerste en tweede lid, onderdelen a, b, en c). Een belangrijke voorwaarde is dat vasthouden aan die regels voor de ontvanger zou leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard. Omdat de hardheidsclausule is bedoeld voor onvoorziene gevallen is vooraf niet aan te geven welke bijzondere omstandigheden een beroep op de bepaling kunnen rechtvaardigen. Dit is mede afhankelijk van de oorzaak en omvang van de afwijking, de omvang van het project(pakket) en de financiële draagkracht van de ontvanger van de specifieke uitkering.

Op basis van ervaringen met de uitvoering van de regeling in de praktijk kan op termijn in beleidsregels worden uitgewerkt onder welke voorwaarden een beroep op de bepaling mogelijk is.

Artikel 16 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking per 1 april 2022.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser